

## CÔNG BỐ THÔNG TIN ĐỊNH KỲ

Kính gửi: - Ủy ban Chứng khoán Nhà nước;  
- Sở Giao dịch Chứng khoán TP HCM.

1. Công ty: CÔNG TY CỔ PHẦN TÀU CAO TỐC SUPERDONG – KIÊN GIANG

- Mã chứng khoán : SKG
- Địa chỉ trụ sở chính : Số 187 đường Nguyễn Trung Trực, Kp5, Đặc khu Phú Quốc, An Giang
- Điện thoại : 0297 3 980 111
- Fax : 0297 3 846 180
- Email : info@superdong.com.vn

2. Nội dung thông tin công bố:

Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang (SKG) công bố Báo cáo thường niên năm 2025. Chi tiết vui lòng xem tài liệu đính kèm.

3. Thông tin này đã được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty (Mục quan hệ cổ đông) vào ngày 14/04/2026 tại đường dẫn <http://www.superdong.com.vn/quan-he-co-dong/>

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố.

Tài liệu đính kèm:  
- BCTN 2025.



Người đại diện theo pháp luật

PHAN HỒNG PHÚC



CÔNG TY CỔ PHẦN  
TÀU CAO TỐC SUPERDONG - KIÊN GIANG



CÔNG TY CỔ PHẦN  
TÀU CAO TỐC SUPERDONG - KIÊN GIANG

**Địa chỉ:** 187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, Đặc khu Phú Quốc, tỉnh An Giang.

**Điện thoại:** (0297) 3846 180

**Email:** info@superdong.com

**Website:** www.superdong.com.vn

# BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN 2025

*Hải trình vươn xa  
Kết nối biển đảo*



## 01 THÔNG TIN CHUNG

Thông tin khái quát	07
Ngành nghề và địa bàn kinh doanh	15
Thông tin về mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý	18
Định hướng phát triển	19
Các rủi ro	23

## 02 TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG TRONG NĂM

Tình hình hoạt động kinh doanh	29
Tổ chức và nhân sự	35
Tình hình đầu tư và thực hiện các dự án	49
Tình hình tài chính	50
Cơ cấu cổ đông, thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu	53
Báo cáo tác động liên quan đến môi trường và xã hội của Công ty	57

## 03 BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA BAN TỔNG GIÁM ĐỐC

Đánh giá kết quả hoạt động kinh doanh	65
Tình hình tài chính	69
Những cải tiến về cơ cấu tổ chức, chính sách, quản lý	71
Kế hoạch phát triển trong tương lai	73
Giải trình của Ban Tổng Giám đốc đối với ý kiến kiểm toán	74
Báo cáo đánh giá liên quan đến trách nhiệm về môi trường và xã hội của Công ty	75

## 04 ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

Đánh giá của Hội đồng quản trị về các mặt hoạt động của Công ty	81
Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Ban Tổng Giám đốc	86
Các kế hoạch, định hướng của HĐQT trong năm 2026	87

# MỤC LỤC



## 05 QUẢN TRỊ CÔNG TY

Hội đồng quản trị	95
Ủy ban kiểm toán	98
Các giao dịch, thù lao và các khoản lợi ích của Hội đồng quản trị, Ban Tổng Giám đốc và Ủy ban kiểm toán	99

## 06 BÁO CÁO TÀI CHÍNH KIỂM TOÁN

Ý kiến kiểm toán	109
Báo cáo tài chính được kiểm toán	111





**Chương 01**  
**THÔNG TIN**  
**CHUNG**

## THÔNG TIN KHÁI QUÁT

**Tên giao dịch** : CÔNG TY CỔ PHẦN TÀU CAO TỐC SUPERDONG – KIÊN GIANG.

**Tên tiếng Anh** : Superdong Fast Ferry Kien Giang Joint Stock Company.

**Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp** : Công ty chính thức hoạt động dưới hình thức Công ty cổ phần theo Giấy chứng nhận đầu tư số 561023000003 do Ban quản lý ĐTPT đảo Phú Quốc cấp ngày 22/01/2010 và đổi sang Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 1700556108 do Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Kiên Giang (nay là Sở Tài chính tỉnh An Giang) cấp thay thế nội dung đăng ký kinh doanh trong Giấy chứng nhận đầu tư ngày 04/12/2015, đăng ký thay đổi lần thứ 24 ngày 26/07/2024.

**Vốn điều lệ** : 664.976.970.000 đồng

**Vốn đầu tư của chủ sở hữu** : 664.976.970.000 đồng

**Địa chỉ** : 187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, Đặc khu Phú Quốc, tỉnh An Giang, Việt Nam.

**Mạng lưới hoạt động** : Mạng lưới hoạt động của SKG bao gồm 01 trụ sở chính, 01 Văn phòng đại diện, 04 chi nhánh và các phòng vé.

**Trụ sở chính** : 187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, Đặc khu Phú Quốc, tỉnh An Giang, Việt Nam.

**Website** : [www.superdong.com.vn](http://www.superdong.com.vn)

**Điện thoại** : (0297) 3980 111

**Hotline** : 0941 130 033

**Fax** : (0297) 3 846 180

**Mã cổ phiếu** : SKG

**Email** : [info@superdong.com.vn](mailto:info@superdong.com.vn)



*Giải trọn niềm tin trên mỗi chuyến đi*



### TRỤ SỞ CHÍNH

Số 187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, Đặc khu Phú Quốc, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3980 111

Email: [info@superdong.com.vn](mailto:info@superdong.com.vn)

Hotline: 0941 130 033

### VPĐD TẠI TP. HỒ CHÍ MINH

Số 610 Điện Biên Phủ, phường Vườn Lài, TP. HCM.

SĐT: (028) 3866 6333

Email: [saigon.sales@superdong.com.vn](mailto:saigon.sales@superdong.com.vn)

### PHÒNG VÉ LẠI SƠN

Ấp Bãi Nhà B, Lại Sơn, Đặc khu Kiên Hải, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3877 742

### PHÒNG VÉ RẠCH GIÁ

Số 01 Lô 4 đường 3/2, phường Rạch Giá, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3877 742

Email: [rachgia.sales@superdong.com.vn](mailto:rachgia.sales@superdong.com.vn)

### PHÒNG VÉ HÀ TIÊN

Số 11 đường Trần Hữu, phường Hà Tiên, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3955 933

Email: [hatien.sales@superdong.com.vn](mailto:hatien.sales@superdong.com.vn)

### PHÒNG VÉ THỔ CHÂU

Ấp Bãi Ngự, Đặc khu Thổ Châu, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3980 111

### PHÒNG VÉ TRẦN ĐỀ

Thửa đất số 102, 103, 104 Tờ bản đồ số 47, ấp Đầu Giồng, xã Trần Đề, thành phố Cần Thơ.

SĐT: (0299) 3843 888/ (0299) 3843 999

### PHÒNG VÉ NAM DU

Ấp Cù Tron, Đặc khu Kiên Hải, tỉnh An Giang.

SĐT: (0297) 3890 389/ (0297) 3777 989

### PHÒNG VÉ PHAN THIẾT

Số 169 đường Võ Thị Sáu, phường Phan Thiết, tỉnh Lâm Đồng.

SĐT: (0252) 3817 337 / (0252) 3817 338

Đường dây nóng: 0946 198 768

Email: [phanthiet.sales@superdong.com.vn](mailto:phanthiet.sales@superdong.com.vn)

### PHÒNG VÉ CÔN ĐÀO

Đường Trần Phú, Khu 6, Đặc khu Côn Đảo, Thành phố Hồ Chí Minh.

SĐT: (0254) 3630 138/ (0254) 3630 139

### PHÒNG VÉ PHÚ QUÝ

Số 47 Ngô Quyền, thôn Triều Dương, Đặc khu Phú Quý, tỉnh Lâm Đồng.

SĐT: (0252) 3765 999/ (0252) 3768 666

### PHÒNG VÉ SÓC TRĂNG

Số 34 đường Võ Thị Sáu, K4, phường Phú Lợi, thành phố Cần Thơ.

SĐT: (0299) 3616 111/ (0299) 3637 888

Email: [soctrang.sales@superdong.com.vn](mailto:soctrang.sales@superdong.com.vn)

### PHÒNG VÉ CẦN THƠ

Số 255 Nguyễn Huệ, phường Cái Khế, thành phố Cần Thơ.

SĐT: 0886 712 233

## QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN

2024

Khai trương tuyến tàu cao tốc mới Hà Tiên – Tiên Hải.

2025

Mở rộng tuyến tàu cao tốc kết nối các đảo trong quần đảo Nam Du, đưa vào hoạt động chuyến tàu kết nối Hòn Lớn (An Sơn) và Hòn Ngang (Nam Du); khai trương tuyến tàu cao tốc mới Phú Quốc – Thổ Châu.



2023

Khai trương tuyến mới Hà Tiên – Nam Du và tái hoạt động tuyến Phú Quốc – Nam Du.

2022

Chính thức hoạt động trở lại tuyến Sóc Trăng – Côn Đảo. Thực hiện việc triển khai các chương trình ưu đãi dành cho khách hàng sử dụng dịch vụ đặt vé trực tuyến.

2021

Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và điều hành; đưa vào vận hành hiệu quả hệ thống đặt vé trực tuyến và chính thức phát hành hóa đơn điện tử.

2020

Khai trương tuyến Rạch Giá – Hòn Nghê.

2019

Mở tuyến mới Phú Quốc – Nam Du. Hoạt động với 18 tàu cao tốc và phà.

2018

Khai trương tuyến hoạt động mới Phan Thiết – Phú Quý. Hoạt động với 17 tàu cao tốc và phà.

2007

Công ty được thành lập và đi vào hoạt động với tên gọi là Công ty TNHH Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang; vốn điều lệ đăng ký ban đầu là 9,6 tỷ đồng, hoạt động khai thác tuyến Rạch Giá – Phú Quốc với tàu cao tốc Superdong I.

2010

Công ty chuyển đổi mô hình thành công ty cổ phần với tên gọi đầy đủ là Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang, hoạt động với 03 tàu cao tốc.

2012

Trở thành Công ty đại chúng với vốn điều lệ là 174.748.540.000 đồng.

2014

Sở Giao dịch Chứng khoán TP. HCM ra Quyết định số 185/QĐSGDHCM về việc chấp thuận đăng ký niêm yết cổ phiếu của Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang, mã chứng khoán: SKG.

2015

Hoạt động tuyến Rạch Giá – Nam Du, khai trương dịch vụ xe trung chuyển tại cảng Bãi Vòng (Phú Quốc). Hoạt động với 08 tàu cao tốc.

2017

Khai trương tuyến Sóc Trăng – Côn Đảo và chính thức khai thác tuyến phà Hà Tiên – Phú Quốc (bến Bãi Vòng).



# THÀNH TÍCH VÀ GIẢI THƯỞNG TIÊU BIỂU

Nơi cấp	Thời gian	Nội dung
Ủy ban nhân dân Đặc khu Phú Quý.	05/2/2026	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang - Chi nhánh Phú Quý là doanh nghiệp tiêu biểu trên địa bàn Đặc khu năm 2025.
Hội Lữ hành G7.	2025	Vinh danh Nhà tài trợ Đồng CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang, chương trình Famtrip "Biển sông một dải - Kiến tạo tương lai".
Sở Xây dựng tỉnh An Giang.	22/9/2025	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang đã có thành tích đột xuất cứu người gặp nạn trên biển.
Cảng vụ Hàng hải Kiên Giang.	17/9/2025	Giấy khen Tập thể thuyền viên Tàu Superdong VII đã có thành tích xuất sắc trong nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn hàng hải tại vùng biển An Giang, năm 2025.
Trung tâm Xúc tiến Đầu tư Thương mại và Du lịch Kiên Giang.	22/6/2025	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang đã có thành tích tốt trong phối hợp tổ chức ngày hội Du lịch, Ẩm thực Hà Tiên năm 2025 nhân Lễ hội truyền thống kỷ niệm 290 năm ngày mất Đức khai trấn Mạc Cửu (1735 - 2025).
Ủy ban nhân dân tỉnh Kiên Giang.	25/12/2024	CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang đạt tiêu chuẩn "An toàn về an ninh, trật tự" năm 2024.
Sở Giao dịch Chứng khoán TP. HCM (HOSE), Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội (HNX) và Báo Đầu tư.	16/11/2024	Top 5 doanh nghiệp Quản trị Công ty Tốt nhất - Nhóm vốn hóa nhỏ.

Nơi cấp	Thời gian	Nội dung
Báo Người lao động.	19/05/2023	Thư cảm ơn CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang đã đồng hành cùng chương trình "Tự hào cờ tổ quốc" trong chuyến công tác tại đảo tiền tiêu Phú Quý, tỉnh Bình Thuận.
Cục hàng hải Việt Nam.	26/04/2023	Giấy khen Tập thể thuyền viên Tàu Superdong Phú Quý I đã có thành tích xuất sắc trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn các thuyền viên trên tàu Xuyên Á 126 và phương tiện LA-05922 tại vùng nước cảng biển Bình Thuận năm 2023.
Ủy ban nhân dân huyện Côn Đảo, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.	26/12/2022	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang (Chi nhánh Côn Đảo) đã có thành tích tiêu biểu trong hoạt động ngành du lịch năm 2022.
Ủy ban nhân dân huyện Phú Quý.	06/10/2020	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang (Chi nhánh Phú Quý) đã có thành tích xuất sắc trong hoạt động sản xuất kinh doanh, góp phần phát triển kinh tế xã hội tại địa phương giai đoạn 2019 - 2020.
Sở Giao thông Vận tải tỉnh Kiên Giang.	26/12/2019	Giấy khen CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang đã có thành tích xuất sắc trong hoạt động kinh doanh vận tải năm 2019.
Ủy ban nhân dân thị xã Hà Tiên.	05/02/2018	Giấy khen Công ty đã có thành tích xuất sắc trong quá trình đầu tư xây dựng công trình nhà ga Bến tàu khách Hà Tiên.
Ủy ban nhân dân thị xã Hà Tiên.	18/01/2018	Giấy khen Công ty đã có nhiều đóng góp trong phong trào do chính quyền địa phương phát động năm 2017.
Hiệp hội phát triển hàng tiêu dùng Việt Nam.	10/10/2017	Bằng khen Công ty đã có đóng góp tích cực trong việc tổ chức thành công Hội nghị Kết nối Giao thương VACOD - Sóc Trăng & Giao lưu Doanh nhân ba miền Bắc - Trung - Nam 2017.
Forbes Việt Nam.	29/05/2017	Top 50 Công ty niêm yết tốt nhất.
Hiệp hội VAFE.	09/11/2016	Doanh nghiệp niêm yết đạt chuẩn công bố thông tin.
Hiệp hội các nhà quản trị tài chính Việt Nam (VAFE), CTCP Tài Việt (Cổng thông tin tài chính chứng khoán Vietstock.vn).	09/11/2016	Trong chương trình Bình chọn IR (Công tác Quan hệ cổ đông) năm 2016 - IR AWARD 2016. Công ty là 1 trong số 118 Doanh nghiệp Niêm yết, tương ứng số lượng ít ỏi 18,47% đơn vị trên TTCK, đáp ứng các quy định về Công bố thông tin trong năm 2016.
Viện nghiên cứu và phát triển doanh nghiệp.	10/11/2014	Doanh nghiệp vận tải có chỉ số sinh lời tốt nhất Việt Nam của chương trình đánh giá năng lực hoạt động doanh nghiệp 2014.

# HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT NĂM 2025



Doanh nghiệp tiêu biểu trên địa bàn Đặc khu Phú Quý



Hội Lữ hành G7 vinh danh nhà tài trợ



Giấy khen thành tích đột xuất cứu người gặp nạn trên biển



Giấy khen thuyền viên Superdong VII về thành tích tìm kiếm cứu nạn hàng hải tại vùng biển An Giang



Giấy khen Công ty phối hợp tổ chức ngày hội Du lịch, Âm thực Hà Tiên năm 2025



Công ty trao tặng sách cho Trường học tại xã Thổ Châu



Công ty tặng sách và vật phẩm cho Trường Đại học Y Dược



Superdong tặng quà cho hành khách dịp 30.4 - 1.5

## NGÀNH NGHỀ VÀ ĐỊA BÀN KINH DOANH

### Ngành nghề kinh doanh



### Ngành nghề kinh doanh chính

Vận tải hành khách và hàng hóa ven biển; Vận tải hành khách và hàng hóa đường thủy nội địa; Vận tải hành khách và hàng hóa đường bộ; Nhà hàng và dịch vụ ăn uống lưu động; Dịch vụ phục vụ đồ uống; Điều hành tua du lịch; Dịch vụ hỗ trợ liên quan đến quảng bá và tổ chức tua du lịch.

### Ngành nghề khác

Nhằm củng cố nền tảng hoạt động kinh doanh cốt lõi là dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa đến các đảo du lịch, đồng thời chủ động thích ứng với bối cảnh phát triển mới của thị trường, Công ty đã thực hiện đăng ký mở rộng một số ngành nghề kinh doanh có liên quan. Việc mở rộng này tập trung vào các lĩnh vực hỗ trợ trực tiếp cho hoạt động vận tải đường thủy và vận tải biển, bao gồm dịch vụ khách sạn, khai thác và kinh doanh cảng thủy

nội địa và cảng biển (kinh doanh có điều kiện), bốc xếp, kho bãi và lưu giữ hàng hóa, các hoạt động dịch vụ hỗ trợ vận tải, vui chơi giải trí, cũng như các dịch vụ đóng mối, hoán cải, sửa chữa và bảo dưỡng tàu, máy móc và phương tiện vận tải. Bên cạnh đó, Công ty cũng mở rộng sang lĩnh vực bán buôn máy móc, thiết bị và phụ tùng phục vụ ngành vận tải theo quy định pháp luật. Trong bối cảnh xu hướng du lịch biển đảo ngày càng phát

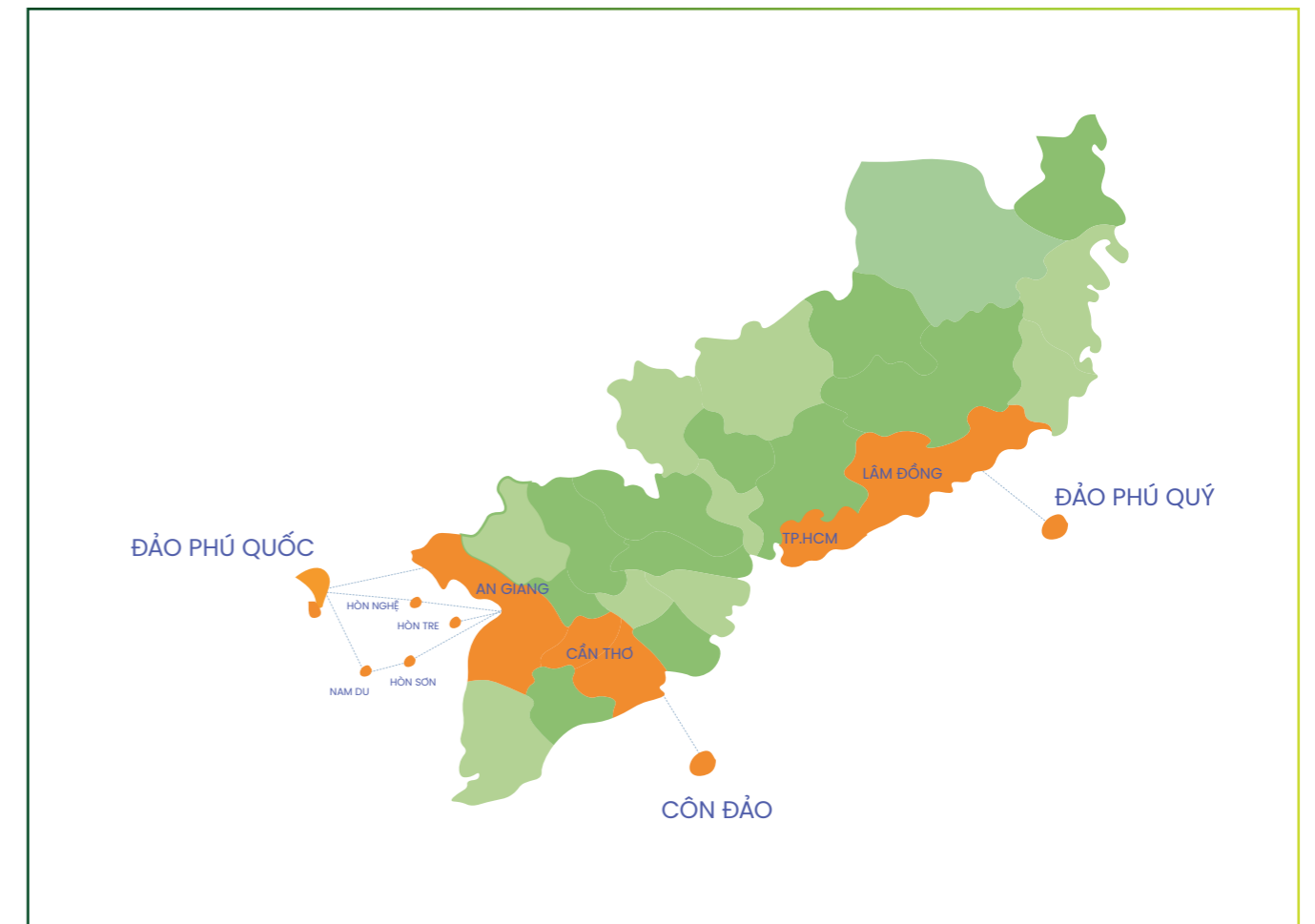
triển và trở thành động lực tăng trưởng quan trọng của nền kinh tế, nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa giữa đất liền và các đảo du lịch tiếp tục gia tăng. Nhận diện rõ tiềm năng và cơ hội từ thị trường, Công ty tập trung phát triển dịch vụ vận tải bằng phương tiện cao tốc, qua đó nâng cao hiệu quả khai thác, tối ưu hóa lợi nhuận và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - du lịch bền vững tại các địa phương ven biển và hải đảo.

Hiện nay, Công ty dẫn đầu trong các thị trường khai thác với đội tàu gồm 16 tàu cao tốc, phục vụ hành khách đến các đảo thông qua các tuyến sau:

- Tuyến Hà Tiên - Tiên Hải: Tàu cao tốc Superdong I;
- Tuyến Rạch Giá - Lại Sơn - Nam Du: Tàu cao tốc Superdong II, IV;
- Tuyến Hà Tiên - Phú Quốc: Tàu cao tốc Superdong III, VI, VIII;
- Tuyến Rạch Giá - Lại Sơn: Tàu cao tốc Superdong IX, XII;
- Tuyến Rạch Giá - Phú Quốc: Tàu cao tốc Superdong VII, X, XI;
- Tuyến Sóc Trăng - Côn Đảo: Tàu cao tốc Superdong Con Dao I, Superdong Con Dao II;
- Tuyến Phan Thiết - Phú Quý: Tàu cao tốc Superdong Phú Quý I, Superdong Phú Quý II;
- Tuyến Phú Quốc - Thổ Châu: Tàu cao tốc Superdong V.

### Địa bàn kinh doanh

Công ty hiện đang hoạt động tại các tỉnh An Giang, Cần Thơ, TP. Hồ Chí Minh và Lâm Đồng. Lĩnh vực kinh doanh chính của Công ty là vận tải hành khách và hàng hóa ven biển, với phạm vi hoạt động trải rộng tại An Giang, Cần Thơ, TP. Hồ Chí Minh và Lâm Đồng (Kiên Giang, Sóc Trăng, Bà Rịa - Vũng Tàu, Cần Thơ và Bình Thuận cũ).



## CÔNG SUẤT CÁC TÀU

STT	Tàu	Thời gian chạy	Công suất máy chính	Sức chứa tối đa (hành khách)	Tốc độ (hải lý/giờ)	Số thuyền viên (người)
1	Tàu Superdong I	35 phút	1600 HP	171	20	9
2	Tàu Superdong II	2 tiếng 15 phút	759kw x 2	261	25,5	10
3	Tàu Superdong III	1 tiếng 15 phút	1040 kw x 2	306	27	11
4	Tàu Superdong IV	2 tiếng 10 phút	1040 kw x 2	306	27	11
5	Tàu Superdong V	2 tiếng 30 phút	759kw x 2	275	25	10
6	Tàu Superdong VI	1 tiếng 20 phút	759kw x 2	275	25	10
7	Tàu Superdong VII	2 tiếng 20 phút	1210 kw x 2	275	28,5	10
8	Tàu Superdong VIII	1 tiếng 10 phút	1210 kw x 2	275	28,5	11
9	Tàu Superdong IX	1 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	275	29,2	11
10	Tàu Superdong X	2 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	275	30	10
11	Tàu Superdong XI	2 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	275	29,5	10
12	Tàu Superdong XII	1 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	275	30	10
13	Tàu Superdong Côn Đảo I	2 tiếng 20 phút	1040 kw x 2	306	25	11
14	Tàu Superdong Côn Đảo II	2 tiếng 20 phút	1040 kw x 2	306	25	12
15	Tàu Superdong Phú Quý I	2 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	306	26	11
16	Tàu Superdong Phú Quý II	2 tiếng 15 phút	1210 kw x 2	246	26	10

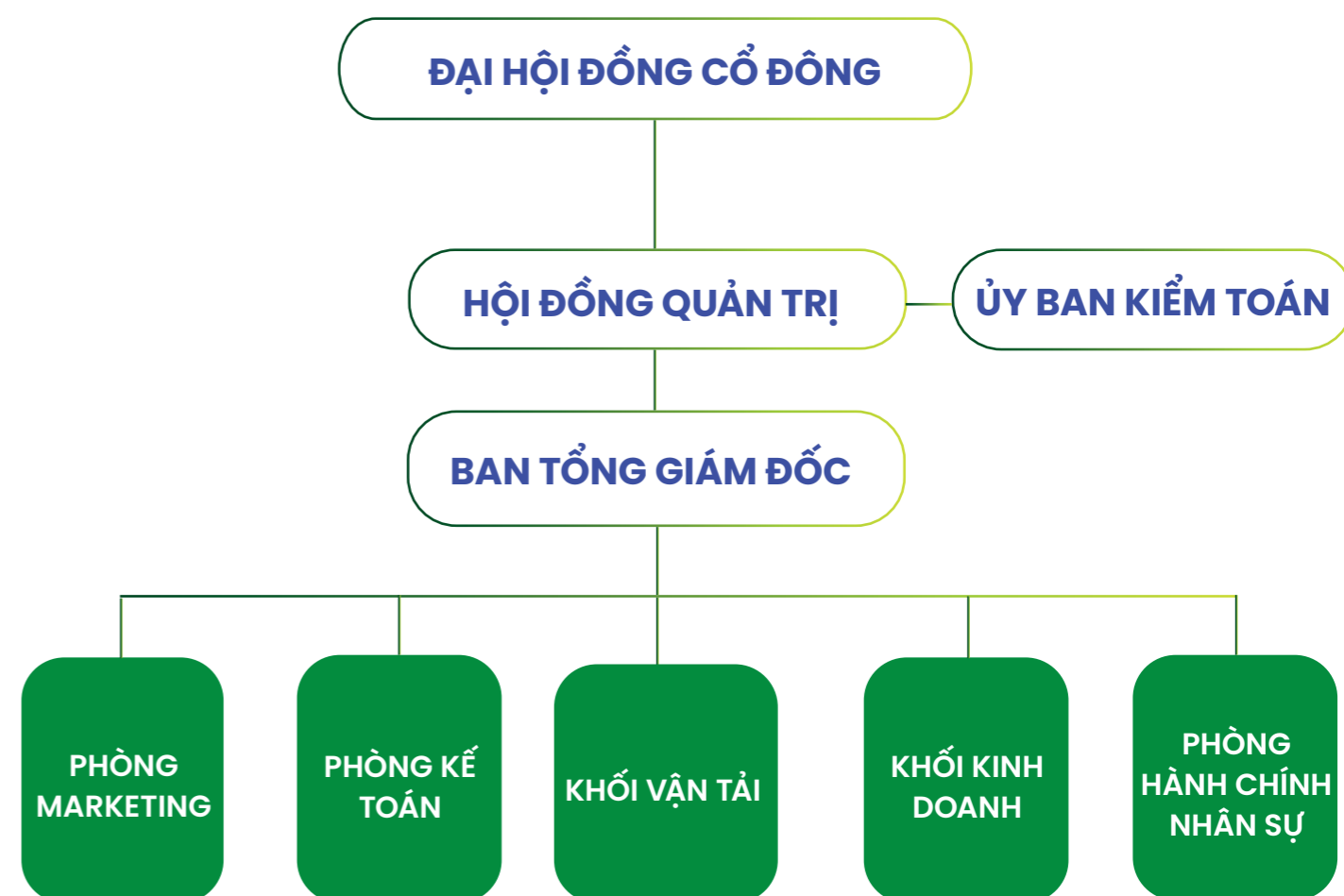
## THÔNG TIN VỀ MÔ HÌNH QUẢN TRỊ, TỔ CHỨC KINH DOANH VÀ BỘ MÁY QUẢN LÝ

### Mô hình quản trị

Mô hình quản trị của Công ty được tổ chức theo quy định của Luật Doanh nghiệp và Điều lệ công ty, bao gồm:

- Đại hội đồng cổ đông
- Hội đồng quản trị
- Ủy ban kiểm toán trực thuộc Hội đồng quản trị
- Ban Tổng Giám đốc

### Bộ máy quản lý



### Công ty con, công ty liên kết

Công ty không có công ty con, công ty liên kết tính tới thời điểm hiện tại.

### CÁC MỤC TIÊU CHỦ YẾU CỦA CÔNG TY

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam tiếp tục hội nhập sâu rộng, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của ngành du lịch và nhu cầu kết nối ngày càng gia tăng giữa các địa phương và khu vực biển đảo, vận tải hành khách và hàng hóa đường thủy bằng phương tiện cao tốc đang giữ vai trò ngày càng quan trọng trong hệ thống hạ tầng dịch vụ và du lịch của quốc gia. Trên nền tảng kinh nghiệm hoạt động nhiều năm trong lĩnh vực này, Công ty xác định định hướng phát triển xuyên suốt trong giai đoạn tới là tiếp tục giữ vững và củng cố vị thế doanh nghiệp đầu ngành trong lĩnh vực vận tải đường thủy cao tốc, đồng thời không ngừng nâng cao năng lực cạnh tranh và chất lượng dịch vụ nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường. Lĩnh vực vận tải hành khách và hàng hóa bằng phương tiện cao tốc tiếp tục được xác định là trụ cột chiến lược và là nền tảng phát triển cốt lõi của Công ty. Trong mọi giai đoạn phát triển, Công ty kiên định tập trung nguồn lực cho lĩnh vực kinh doanh trọng tâm này, coi đây là hạt nhân để xây dựng năng lực cạnh tranh, phát triển thương hiệu và tạo ra giá trị bền vững cho cổ đông, khách hàng và xã hội. Song song với mục tiêu duy trì vị thế dẫn đầu, Công ty hướng tới việc không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm cho khách hàng, trong đó an toàn vận hành, sự ổn định và tính chuyên nghiệp trong phục vụ luôn được xem là những nguyên tắc ưu tiên hàng đầu. Trong suốt quá trình hoạt động, Công ty kiên định với các giá trị vận hành cốt lõi gồm: An toàn – Ổn định – Đúng giờ – Thoải mái – Tiện lợi – Dịch vụ đa dạng – Giá cả hợp lý. Những giá trị này không chỉ là chuẩn mực trong hoạt động vận hành mà còn là nền tảng giúp Công ty xây dựng uy tín thương hiệu và niềm tin bền vững đối với khách hàng và đối tác. Trong giai đoạn phát triển mới, Công ty tiếp tục định hướng xây dựng mô hình doanh nghiệp vận tải đường thủy cao tốc hiện đại, chuyên nghiệp và có khả năng thích ứng cao với sự thay đổi của môi trường kinh doanh, qua đó tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển ổn định và lâu dài.

### CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN TRUNG VÀ DÀI HẠN

Trong giai đoạn phát triển tiếp theo, Công ty định hướng xây dựng chiến lược phát triển trung và dài hạn theo hướng củng cố năng lực nội tại, nâng cao chất lượng dịch vụ và từng bước hoàn thiện mô hình vận hành hiện đại, phù hợp với xu thế phát triển của ngành vận tải và sự thay đổi của nhu cầu thị trường.

### CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN TRUNG VÀ DÀI HẠN (tiếp theo)

Chiến lược phát triển của Công ty được xây dựng trên nguyên tắc phát huy các lợi thế cạnh tranh đã được hình thành trong quá trình hoạt động, đồng thời chủ động đổi mới để thích ứng với sự phát triển của môi trường kinh doanh. Công ty hướng tới việc không chỉ đáp ứng nhu cầu hiện hữu của khách hàng mà còn từng bước nâng cao tiêu chuẩn dịch vụ trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy cao tốc. Để hiện thực hóa định hướng này, Công ty tập trung phát triển dựa trên ba trụ cột chiến lược gồm năng lực phương tiện vận tải, nguồn nhân lực và ứng dụng công nghệ trong hoạt động doanh nghiệp. Trong đó, năng lực phương tiện vận tải là nền tảng cốt lõi của hoạt động kinh doanh. Công ty định hướng tiếp tục củng cố và nâng cao năng lực khai thác đội phương tiện cao tốc theo hướng hiện đại, an toàn và hiệu quả, phù hợp với nhu cầu phát triển của thị trường cũng như định hướng phát triển dài hạn của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực được xác định là yếu tố then chốt bảo đảm chất lượng hoạt động và sự phát triển ổn định của doanh nghiệp. Công ty định hướng xây dựng đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp, có trình độ chuyên môn và tinh thần trách nhiệm cao, đáp ứng yêu cầu vận hành của lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy cao tốc. Cùng với hai trụ cột trên, Công ty từng bước đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động quản lý và vận hành, nhằm nâng cao hiệu quả quản trị, tối ưu hóa quy trình hoạt động và cải thiện trải nghiệm dịch vụ của khách hàng. Thông qua việc phát triển đồng bộ các trụ cột chiến lược này, Công ty hướng tới mục tiêu xây dựng một mô hình doanh nghiệp vận tải đường thủy có năng lực cạnh tranh cao, vận hành hiệu quả và phát triển bền vững trong dài hạn.



## ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN



### ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HƯỚNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI

Phát triển bền vững là một trong những định hướng xuyên suốt trong chiến lược phát triển dài hạn của Công ty. Trong quá trình hoạt động, Công ty luôn hướng tới sự cân bằng giữa hiệu quả kinh doanh, trách nhiệm xã hội và việc bảo vệ môi trường.

Với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường thủy, các yếu tố liên quan đến môi trường biển và hệ sinh thái tự nhiên luôn được Công ty đặc biệt quan tâm. Công ty định hướng thực hiện hoạt động kinh doanh trên cơ sở tuân thủ nghiêm túc các quy định pháp luật về bảo vệ môi trường, đồng thời từng bước áp dụng các giải pháp vận hành phù hợp nhằm giảm thiểu tác động đến môi trường và nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên.

Bên cạnh đó, Công ty chú trọng xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, an toàn và ổn định cho người lao động. Các chính sách nhân sự được xây dựng theo hướng minh

bạch, công bằng và gắn với hiệu quả công việc, qua đó tạo điều kiện để người lao động phát triển năng lực và gắn bó lâu dài với doanh nghiệp.

Song song với hoạt động kinh doanh, Công ty luôn ý thức rõ trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng và xã hội. Trong quá trình hoạt động, Công ty hướng tới việc xây dựng mối quan hệ hợp tác và gắn kết với các địa phương nơi doanh nghiệp hoạt động, đồng thời tham gia các hoạt động xã hội phù hợp nhằm góp phần nâng cao chất lượng đời sống của cộng đồng.

Thông qua việc duy trì sự cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế, bảo vệ môi trường và trách nhiệm xã hội, Công ty hướng tới mục tiêu xây dựng một doanh nghiệp vận tải đường thủy phát triển ổn định, có trách nhiệm và tạo ra giá trị bền vững cho các bên liên quan trong dài hạn.

“ *Superdong*  
*Vững hành trình, bền tương lai* ”



## CÁC RỦI RO

### RỦI RO THỜI TIẾT

Là doanh nghiệp hoạt động trong môi trường đường thủy, Công ty gần như chịu ảnh hưởng trực tiếp từ sự biến đổi khí hậu hay thiên tai, lũ lụt. Trong năm 2025, Việt Nam phải hứng chịu những thiên tai khốc liệt. Các con số thống kê cho thấy có tổng cộng 21 cơn bão, áp thấp nhiệt đới, cùng với đó là mực nước lũ lịch sử trên 14 tuyến sông, thiệt hại do thiên tai gây ra ước tính trên 97.115 tỷ đồng cùng những thiệt hại về con người.

Trong năm, Công ty cũng phải chịu tổn thất bị tạm dừng theo quy định do thời tiết xấu gây ra sóng lớn, gió mạnh. Đối với những chuyến bị hủy này, Công ty vẫn phải chịu chi phí cố định dẫn đến biên lợi nhuận bị ảnh hưởng.

Dự báo trong thời gian tới, ngành vận tải đường thủy vẫn tiếp tục phải đối mặt với rủi ro thời tiết do tác động của biến đổi khí hậu. Để ứng phó, Công ty duy trì giám sát chặt chẽ tình hình thời tiết, triển khai các phương án điều động linh hoạt, đồng thời tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống trang thiết bị, nâng cao chất lượng và công suất phương tiện, tăng cường đào tạo nhân sự về kỹ năng hàng hải và nghiệp vụ an toàn. Các chính sách quản lý rủi ro như bảo hiểm thân tàu, hành khách, thuyền viên và tuân thủ nghiêm ngặt quy định về an toàn hàng hải luôn được thực hiện nhằm giảm thiểu tác động của thiên tai đến hoạt động vận hành.



### RỦI RO KINH TẾ

Năm 2025, nhờ vào việc điều chỉnh chính sách tài khóa theo hướng mở rộng, phối hợp với chính sách tiền tệ, nền kinh tế Việt Nam đạt mức tăng trưởng cao khi GDP tăng 8,02% so với năm ngoái, cao thứ hai trong giai đoạn 2011 - 2025. Ngoài ra, chỉ số lạm phát cũng được kiểm soát ở mức an toàn với chỉ số CPI ở mức 3,48%. Dù nền kinh tế nước ta đã có một năm phát triển mạnh mẽ, Công ty vẫn phải đối mặt với những rủi ro tiềm ẩn khi tình hình các tranh chấp địa chính trị trên thế giới diễn ra căng thẳng, tạo nên sự biến động phức tạp về giá nguyên liệu đầu vào, đặc biệt là dầu DO.

Trước bối cảnh này, Ban Lãnh đạo Công ty chủ động theo dõi thị trường, đánh giá rủi ro và điều chỉnh chiến lược kinh doanh. Công ty tập trung tối ưu hóa chi phí vận hành, kiểm soát giá nhiên liệu, nâng cấp đội tàu, cải thiện trải nghiệm khách hàng, mở rộng thị trường và đa dạng hóa nguồn doanh thu. Đồng thời, ứng dụng công nghệ trong quản lý và vận hành giúp nâng cao hiệu suất và khả năng thích ứng với những biến động kinh tế - thị trường, bảo đảm hoạt động kinh doanh ổn định và bền vững.

### RỦI RO NGUỒN NHÂN LỰC

Hoạt động vận tải biển đòi hỏi đội ngũ lao động có trình độ chuyên môn cao, được đào tạo bài bản và tích lũy kinh nghiệm thực tiễn trong thời gian dài. Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt, ngành vận tải biển đang đối mặt với nguy cơ thiếu hụt nhân sự chất lượng khi nhiều doanh nghiệp cùng mở rộng quy mô, trong khi các hãng tàu quốc tế thu hút lao động bằng mức thu nhập và chế độ đãi ngộ hấp dẫn. Nhận thức rõ rủi ro này, Công ty tập trung xây dựng chính sách nhân sự toàn diện, bao gồm chế độ lương thưởng, phúc lợi cạnh tranh, chương trình đào tạo thường xuyên và môi trường làm việc ổn định, chuyên nghiệp để thu hút, giữ chân nhân sự chủ chốt, đảm bảo nguồn nhân lực bền vững cho hoạt động kinh doanh và nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

## CÁC RỦI RO (TIẾP THEO)

### RỦI RO CẠNH TRANH

Năm 2025, ngành du lịch là một điểm sáng nổi bật trong bức tranh kinh tế Việt Nam khi lần lượt đón trên 21,5 triệu khách quốc tế, tổng doanh thu đạt trên 1 triệu tỷ đồng, tăng 19% so với năm 2024. Sự phục hồi và tăng trưởng mạnh của ngành du lịch cũng mở ra nhiều cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp hoạt động trong ngành vận tải hành khách nói chung và Công ty nói riêng.

Đi cùng những cơ hội được mở ra, Công ty cũng gặp phải những áp lực cạnh tranh rất lớn, buộc Công ty phải duy trì mặt bằng vé ở mức cạnh tranh, trong khi chi phí vận hành như nhiên liệu, bảo trì tàu và chi phí cảng bến có xu hướng tăng.

Với nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực vận tải

hành khách đường thủy, Công ty nhận thức rõ rằng môi trường cạnh tranh ngày càng đa dạng và khốc liệt. Áp lực cạnh tranh này vừa là thách thức, vừa là động lực để Công ty không ngừng đổi mới, cải tiến chất lượng dịch vụ và nâng cao trải nghiệm khách hàng. Chiến lược kinh doanh trong giai đoạn tới của Công ty vẫn tiếp tục kiên định với định hướng “Khách hàng là trọng tâm”, đồng thời chú trọng tối ưu hóa chi phí vận hành, khai thác hiệu quả đội tàu và nguồn lực hiện có, nhằm cung cấp các dịch vụ an toàn, chất lượng cao với mức giá hợp lý để duy trì và củng cố năng lực cạnh tranh bền vững trên thị trường.

### RỦI RO PHÁP LUẬT

Là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải và niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam, việc thích ứng kịp thời với sự thay đổi của khung pháp lý như Luật Chứng khoán sửa đổi, Luật Doanh nghiệp, Luật Thuế, Luật Giao thông đường thủy nội địa và các văn bản hướng dẫn chuyên ngành là yếu tố quan trọng giúp duy trì hoạt động ổn định và hạn chế rủi ro tuân thủ. Giai đoạn 2025 - 2026, hệ thống pháp luật Việt Nam tiếp tục được điều chỉnh theo hướng siết chặt minh bạch thông tin đối với doanh nghiệp niêm yết và tăng yêu cầu về an toàn, tiêu chuẩn kỹ thuật đối với phương tiện vận tải biển - trong đó nhiều quy định mới liên quan đến quản trị doanh nghiệp, báo cáo bền vững, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường dự kiến có hiệu lực từ năm 2026. Những thay đổi này có thể làm gia tăng chi phí tuân thủ, yêu cầu đầu tư bổ sung cho phương

tiện, hệ thống giám sát, quy trình quản trị rủi ro và báo cáo ESG, đồng thời tạo áp lực lên nhân sự và vận hành nếu doanh nghiệp không chuẩn bị kịp thời.

Trước bối cảnh đó, Công ty luôn chủ động theo dõi và cập nhật các thay đổi pháp lý, tổ chức rà soát những quy định nội bộ cần sửa đổi, đồng thời phối hợp chặt chẽ với đơn vị tư vấn và cơ quan quản lý nhằm nắm bắt sớm yêu cầu mới của pháp luật. Việc đánh giá tác động trước - sau khi luật thay đổi cho phép Công ty đề xuất các phương án điều chỉnh quy trình vận hành, tăng cường công tác đào tạo và nâng cao khả năng đáp ứng của hệ thống quản trị, qua đó đảm bảo hoạt động kinh doanh diễn ra liên tục, tuân thủ pháp luật và thích ứng hiệu quả với môi trường pháp lý ngày càng hoàn thiện.

### RỦI RO NGUYÊN VẬT LIỆU

Chi phí nhiên liệu, đặc biệt là dầu DO - chiếm khoảng 50% tổng chi phí đầu vào - tiếp tục là yếu tố then chốt ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp vận tải đường thủy như Công ty. Giá dầu thô có xu hướng duy trì biến động mạnh trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị toàn cầu chưa hạ nhiệt, từ xung đột Nga - Ukraine cho đến các nguy cơ leo thang tại khu vực Trung Đông. Điều này tạo ra sức ép lớn đối với hoạt động vận hành kinh doanh của doanh nghiệp trong bối cảnh chi phí đầu vào khó kiểm soát.


### RỦI RO KHÁC

Bên cạnh các rủi ro kinh tế, thị trường và ngành nghề, Công ty còn phải đối mặt với các rủi ro bất khả kháng khác như thiên tai, dịch bệnh, cháy nổ, biến động chính trị hay biến đổi khí hậu ảnh hưởng đến biên lợi nhuận của Công ty.

Để giảm thiểu tác động từ các rủi ro này, Công ty đã triển khai đồng bộ các biện pháp quản trị, bao gồm tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về phòng

cháy chữa cháy, cứu hộ và cứu nạn; theo dõi và cập nhật liên tục thông tin về điều kiện thời tiết và các yếu tố môi trường tại các tuyến vận tải; đồng thời áp dụng các gói bảo hiểm an toàn đối với nhân sự và tài sản. Những biện pháp này giúp giảm thiểu thiệt hại, đảm bảo an toàn cho hành khách và người lao động, đồng thời duy trì sự ổn định và liên tục trong hoạt động kinh doanh của Công ty.





**Chương 02**  
**TÌNH HÌNH**  
**HOẠT ĐỘNG**  
**TRONG NĂM**

## TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

### Kết quả hoạt động kinh doanh

Năm 2025, hoạt động kinh doanh của Công ty ghi nhận sự tăng trưởng tích cực về doanh thu và lợi nhuận, trong bối cảnh thị trường khai thác tiếp tục chịu tác động từ nhiều yếu tố bất lợi như diễn biến thời tiết phức tạp, cạnh tranh gay gắt tại một số tuyến trọng điểm và sự biến động của chi phí đầu vào.

Mặc dù môi trường kinh doanh có nhiều thách thức, Công ty vẫn duy trì được hiệu quả hoạt động ổn định và cải thiện rõ rệt chất lượng tăng trưởng, nhờ việc tổ chức khai thác hợp lý các tuyến, chủ động điều chỉnh chiến lược kinh doanh theo diễn biến thị trường và tiếp tục phát huy lợi thế cạnh tranh sẵn có.

Kết quả thực hiện năm 2025 như sau:

Đơn vị tính: Triệu đồng

Chỉ tiêu	TH 2024	KH 2025	TH 2025	% Tăng giảm	%TH 2025/ KH 2025
Vốn điều lệ	664.977	664.977	664.977	-	100%
Doanh thu thuần	381.114	418.252	421.949	10,71%	100,88%
Lợi nhuận trước thuế	41.360	-	59.059	42,80%	-
Lợi nhuận sau thuế	33.975	35.685	47.918	41,04%	134,28%

### Lợi nhuận sau thuế năm 2025

47.918 triệu đồng

**41,04%**  
so với năm 2024

### Doanh thu thuần năm 2025

421.949 triệu đồng

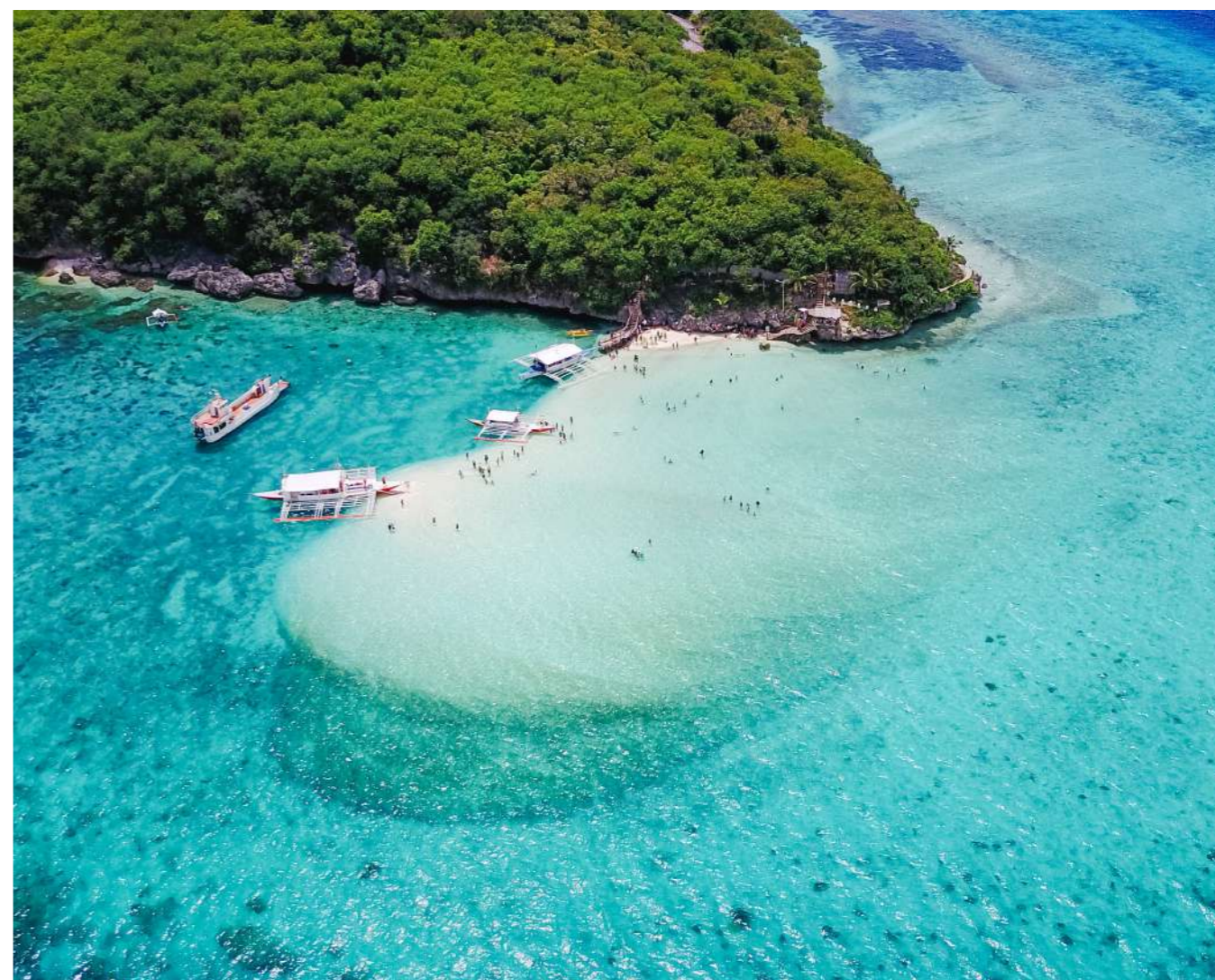
**10,71%**  
so với năm 2024

Năm 2025, doanh thu thuần của Công ty đạt 421,9 tỷ đồng, tăng 10,71% so với năm 2024 và vượt kế hoạch năm đã đề ra. Mức tăng trưởng này chủ yếu đến từ sự phục hồi của nhu cầu du lịch biển đảo và vận dụng các chiến lược cạnh tranh hiệu quả.

Lợi nhuận trước thuế đạt 59,1 tỷ đồng, tăng 42,80% so với năm trước, trong khi lợi nhuận sau thuế đạt 47,9 tỷ đồng, tăng 41,04% so với năm 2024 và vượt 34,28% so với kế hoạch năm.

Tốc độ tăng trưởng lợi nhuận cao hơn đáng kể so với tốc độ tăng trưởng doanh thu cho thấy hiệu quả khai thác, năng lực cạnh tranh và năng lực kiểm soát chi phí của Công ty được cải thiện, đồng thời phản ánh sự tối ưu trong công tác tổ chức vận hành đội tàu và phân bổ công suất khai thác trên các tuyến vận tải.

Nhìn chung, kết quả hoạt động năm 2025 cho thấy sự cải thiện rõ rệt về hiệu quả kinh doanh của Công ty, thể hiện qua tăng trưởng doanh thu, lợi nhuận và khả năng hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch đề ra. Đây là nền tảng quan trọng để Công ty tiếp tục duy trì sự ổn định trong hoạt động và nâng cao hiệu quả kinh doanh trong các giai đoạn tiếp theo.



## CƠ CẤU DOANH THU TỪNG TUYẾN

Đơn vị tính: Triệu đồng

Khoản mục	Năm 2024		Năm 2025	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
Tuyến Hà Tiên - Phú Quốc	46.780	12,27%	54.406	12,89%
Tuyến Rạch Giá - Phú Quốc	113.857	29,88%	122.001	28,91%
Tuyến Rạch Giá - Nam Du	49.800	13,08%	57.705	13,67%
Tuyến Rạch Giá - Lại Sơn	59.771	15,68%	71.039	16,83%
Tuyến Sóc Trăng - Côn Đảo	58.764	15,42%	58.637	13,90%
Tuyến Phan Thiết - Phú Quý	48.323	12,68%	51.713	12,25%
Tuyến Hà Tiên - Tiên Hải - Phú Quốc	1.911	0,49%	4.325	1,04%
Tuyến Phú Quốc - Thổ Châu	705	0,18%	904	0,21%
Bến Trần Đề	524	0,14%	520	0,13%
Xe trung chuyển	680	0,18%	699	0,17%
<b>Tổng cộng</b>	<b>381.114</b>	<b>100%</b>	<b>421.949</b>	<b>100%</b>

Cơ cấu doanh thu theo từng tuyến vận tải phản ánh tương đối rõ đặc điểm hoạt động và mức độ đóng góp của từng tuyến trong mạng lưới khai thác của Công ty. Trong năm 2025, doanh thu của Công ty tiếp tục duy trì sự phân bổ tương đối ổn định giữa các tuyến trọng điểm, đồng thời ghi nhận một số thay đổi nhất định về tỷ trọng đóng góp do sự biến động của nhu cầu thị trường và sự điều chỉnh kế hoạch khai thác.

Năm 2025, cơ cấu doanh thu của Công ty tiếp tục tập trung chủ yếu tại các tuyến Phú Quốc, Nam Du, Lại Sơn và Phú Quý và đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì quy mô doanh thu ổn định của các năm. Trong đó, tuyến Rạch Giá - Phú Quốc tiếp tục là tuyến có quy mô doanh thu lớn nhất, chiếm khoảng 28,91% tổng doanh thu năm 2025, mặc dù tỷ trọng có sự điều chỉnh nhẹ so với năm trước. Các tuyến Rạch Giá - Lại Sơn và Rạch Giá - Nam Du ghi nhận sự gia tăng về doanh thu và tỷ trọng đóng góp. Sự tăng trưởng này phản ánh xu hướng mở rộng của các điểm đến du lịch

biển đảo mới, đồng thời cho thấy hiệu quả của việc tổ chức khai thác linh hoạt và điều chỉnh tần suất vận hành phù hợp với nhu cầu thị trường. Các tuyến khác như Hà Tiên - Phú Quốc và Phan Thiết - Phú Quý tiếp tục duy trì mức đóng góp ổn định trong cơ cấu doanh thu. Đây là các tuyến có nhu cầu hành khách tương đối ổn định, gắn với hoạt động du lịch biển đảo cũng như nhu cầu đi lại của người dân địa phương. Đối với các tuyến mới hoặc các tuyến có quy mô khai thác nhỏ hơn, tỷ trọng doanh thu hiện vẫn ở mức khiêm tốn nhưng bước đầu ghi nhận sự cải thiện nhất định. Điều này phản ánh định hướng mở rộng mạng lưới khai thác của Công ty theo hướng từng bước, thận trọng và phù hợp với nhu cầu thực tế của thị trường.

Nhìn chung, năm 2025 cơ cấu doanh thu của Công ty tiếp tục duy trì sự phân bổ hợp lý giữa các tuyến, đồng thời có sự dịch chuyển theo hướng gia tăng tỷ trọng tại các tuyến có nhu cầu du lịch cao và khả năng khai thác hiệu quả.



## CƠ CẤU LỢI NHUẬN GỘP TỪNG TUYẾN

Đơn vị tính: Triệu đồng

Khoản mục	Năm 2024		Năm 2025	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
Tuyến Hà Tiên - Phú Quốc	2.008	2,31%	8.393	7,55%
Tuyến Rạch Giá - Phú Quốc	25.260	29,00%	36.248	32,62%
Tuyến Rạch Giá - Nam Du	19.872	22,81%	24.771	22,28%
Tuyến Rạch Giá - Lại Sơn	17.100	19,64%	20.273	18,24%
Tuyến Sóc Trăng - Côn Đảo	20.359	23,37%	20.510	18,46%
Tuyến Phan Thiết - Phú Quý	7.179	8,24%	7.412	6,67%
Tuyến Hà Tiên - Tiên Hải - Phú Quốc	(573)	(0,63%)	(1.660)	(1,48%)
Tuyến Phú Quốc - Thổ Châu	119	0,14%	162	0,14%
Bến Trần Đề	(2.553)	(2,93%)	(3.382)	(3,04%)
Xe trung chuyển	(1.707)	(1,95%)	(1.596)	(1,44%)
<b>Tổng cộng</b>	<b>87.064</b>	<b>100%</b>	<b>111.132</b>	<b>100%</b>

Bên cạnh quy mô doanh thu, cơ cấu lợi nhuận gộp theo từng tuyến là chỉ tiêu quan trọng phản ánh hiệu quả khai thác của từng tuyến trong hệ thống hoạt động của Công ty. Năm 2025, lợi nhuận gộp của Công ty đạt 111,1 tỷ đồng, tăng đáng kể so với năm 2024, phản ánh sự cải thiện rõ rệt trong hiệu quả khai thác các tuyến vận tải cũng như khả năng kiểm soát chi phí vận hành.

Xét về cơ cấu đóng góp, các tuyến vận tải trọng điểm tiếp tục giữ vai trò chủ lực trong việc tạo ra lợi nhuận cho Công ty. Trong đó, tuyến Rạch Giá - Phú Quốc tiếp tục là tuyến có mức đóng góp lợi nhuận gộp lớn nhất, chiếm 32,62% tổng lợi nhuận gộp năm 2025. Đây là tuyến có quy mô khai thác lớn, nhu cầu hành khách ổn định quanh năm và đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới vận tải của Công ty. Các tuyến Rạch Giá - Nam Du và Rạch Giá - Lại Sơn cũng duy trì mức đóng góp lợi nhuận đáng kể trong cơ cấu chung. Tuyến Sóc Trăng - Côn Đảo tiếp tục ghi nhận mức đóng góp lợi nhuận ổn định trong cơ cấu chung, mặc dù tỷ

trọng có sự điều chỉnh nhẹ so với năm trước. Đây là tuyến có đặc thù chịu ảnh hưởng nhiều từ yếu tố thời tiết và tính mùa vụ của hoạt động du lịch, tuy nhiên vẫn duy trì hiệu quả khai thác nhờ nhu cầu hành khách tương đối ổn định. Một số tuyến khác như Phan Thiết - Phú Quý và Hà Tiên - Phú Quốc tiếp tục đóng góp tích cực vào tổng lợi nhuận gộp của Công ty. Đáng chú ý, lợi nhuận gộp của tuyến Hà Tiên - Phú Quốc trong năm 2025 ghi nhận sự cải thiện đáng kể so với năm trước, cho thấy hiệu quả khai thác của tuyến đã được cải thiện trong năm.

Bên cạnh các tuyến chính, một số hoạt động hoặc tuyến có quy mô nhỏ hơn vẫn đang trong giai đoạn đầu khai thác hoặc phục vụ mục tiêu hỗ trợ vận hành chung, do đó mức đóng góp lợi nhuận hiện còn hạn chế hoặc chưa đóng góp được vào lợi nhuận chung. Tuy nhiên, các tuyến này vẫn đóng vai trò nhất định trong việc hoàn thiện mạng lưới vận tải và hỗ trợ khả năng kết nối tổng thể của hệ thống tuyến khai thác.



## TỔ CHỨC VÀ NHÂN SỰ

### Danh sách thành viên HĐQT

Tính tại ngày 31/12/2025

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Ngày bắt đầu/không còn là thành viên HĐQT/HĐQT độc lập	
			Ngày bổ nhiệm	Ngày miễn nhiệm
1	Ông Phan Hồng Phúc	Chủ tịch HĐQT	27/04/2023	-
2	Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	Phó Chủ tịch HĐQT	27/04/2023	-
3	Ông Puan Kwong Siing	Thành viên HĐQT kiêm TGD	27/04/2023	-
4	Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên HĐQT kiêm Phó TGD	27/04/2023	-
5	Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên HĐQT không điều hành	27/04/2023	-
6	Ông Bùi Tiến Đức	Thành viên HĐQT độc lập	27/04/2023	-
7	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên HĐQT độc lập	27/04/2023	-

### Lý lịch Thành viên HĐQT

#### ÔNG PHAN HỒNG PHÚC CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

**Ngày sinh:** 12/01/1980

**Trình độ chuyên môn:** Cử nhân Kinh tế chuyên ngành Kế toán; Chứng chỉ bồi dưỡng Kế toán trưởng; Chứng nhận bồi dưỡng Kiểm toán viên.

#### Quá trình công tác:

Từ 2003 - 2005:	Trợ lý kiểm toán Công ty TNHH Kiểm toán Trung Lập.
Từ 2006 - 2007:	Kế toán trưởng Công ty TNHH SX TM DV Rồng Lửa; Cộng tác viên Công ty Hợp danh Kiểm toán Việt Nhất.
Từ 2008 - 2015:	Kế toán trưởng Công ty TNHH May Effort; Cộng tác viên Công ty TNHH Kiểm toán Mỹ; Cộng tác viên Công ty Hợp danh Kiểm toán Việt Nhất.
Từ 2016 - 2023:	Kế toán trưởng Công ty TNHH Leaderweld Alloy Rod (Việt Nam); Cộng tác viên Công ty TNHH Kiểm toán Mỹ.
Từ 04/2018 - 04/2023:	Thành viên HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 05/2018 - 04/2023:	Chủ tịch Ủy ban kiểm toán CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 27/04/2023 - nay:	Chủ tịch HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Không.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

- » Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.
- » Cá nhân sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:** Không có.



## Danh sách thành viên HĐQT

### Lý lịch Thành viên HĐQT (tiếp theo)

**BÀ NGUYỄN THỊ NGỌC NHUNG**  
PHÓ CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

**Ngày sinh:** 07/04/1986

**Trình độ chuyên môn:** Thạc sĩ Luật Kinh tế.

#### Quá trình công tác:

Từ 2010 - 04/2018: Thành viên BKS CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

Từ 04/2018 - nay: Phó Chủ tịch HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Không.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 15.586 cổ phần, chiếm 0,02% vốn điều lệ.

- » Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.
- » Cá nhân sở hữu: 15.586 cổ phần, chiếm 0,02% vốn điều lệ.

#### Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:

STT	Tên người có liên quan	Quan hệ với Người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu	Tỷ lệ sở hữu cổ phiếu
1	Ông Âu Chí Toàn	Chồng	6.807	0,01%



**ÔNG PUAN KWONG SIING**  
THÀNH VIÊN HĐQT KIỂM TỔNG GIÁM ĐỐC

**Ngày sinh:** 14/06/1965

**Trình độ chuyên môn:** Có kinh nghiệm nhiều năm về điều hành và quản trị doanh nghiệp.

#### Quá trình công tác:

Từ 1987 - 1989:	Thủy thủ Công ty Sin Hwa Hin Shipping SDN.BHD.
Từ 1994 - 1999:	Giám sát viên Công ty Jana Seribu Shipbuilding SDN.BHD.
Từ 1990 - 05/2014:	Giám đốc Công ty Sin Hwa Hin Shipping SDN.BHD và Trillion Leader SDN. BHD.
Từ 1990 - nay:	Thành viên HĐQT Công ty: Sin Hwa Hin Shipping SDN BHD; Kaibuok Shipyard (M) SDN. BHD.; Trillion Leader SDN. BHD.
Từ 2008 - 2009:	Cố vấn Công ty TNHH Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 2010 - nay:	Tổng Giám đốc CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang; Thành viên HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Thành viên Hội đồng quản trị Công ty: Sin Hwa Hin Shipping SDN. BHD; Kaibuok Shipyard (M) SDN. BHD; Trillion Leader SDN. BHD.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 8.531.414 cổ phần, chiếm 12,83% vốn điều lệ.

- » Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.
- » Cá nhân sở hữu: 8.531.414 cổ phần, chiếm 12,83% vốn điều lệ.

#### Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:

STT	Tên người có liên quan	Quan hệ với Người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu	Tỷ lệ sở hữu cổ phiếu
1	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN. BHD	Ông Puan Kwong Siing là thành viên HĐQT Kaibuok Shipyard (M) SDN. BHD	3.957.012	5,95%
2	Ông Puan Chiong	Anh trai	3.228.828	4,86%
3	Bà Kong Mee Ling	Chị dâu	1.882.343	2,83%
4	Ông Bruce Ting Siaw Lung	Em rể	9.775	0,01%
5	Ông Puan Zuo Hong	Con trai	16.380	0,02%
6	Ông Eric Yee Kuok Enng	Anh rể	210	0,0003%

## Danh sách thành viên HĐQT

### Lý lịch Thành viên HĐQT (tiếp theo)

#### BÀ NGUYỄN THỊ KIM HỒNG THÀNH VIÊN HĐQT KIÊM PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

**Ngày sinh:** 13/08/1979

**Trình độ chuyên môn:** Quản trị kinh doanh.

#### Quá trình công tác:

Từ 2001 - 2007:	Quản lý sản xuất Công ty Lead Well Industrial Việt Nam.
Từ 2008 - 2010:	Trưởng phòng Hành chính - Nhân sự Công ty TNHH Quốc tế Hân Hoan.
Từ 2011 - 5/2016:	Trợ lý Giám đốc CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 06/2016 - nay:	Phó Tổng Giám đốc CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 05/2023 - nay:	Thành viên HĐQT kiêm Phó Tổng Giám đốc CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Không có.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 34.756 cổ phần, chiếm 0,05% vốn điều lệ.

- » Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.
- » Cá nhân sở hữu: 34.756 cổ phần, chiếm 0,05% vốn điều lệ.

#### Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:

STT	Tên người có liên quan	Quan hệ với Người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu	Tỷ lệ sở hữu cổ phiếu
1	Ông Nguyễn Văn Bớt	Cha ruột	373	0,001%
2	Bà Nguyễn Thị Ngọc Thảo	Mẹ ruột	373	0,001%
3	Ông Võ Quang Lộc	Chồng	373	0,001%
4	Ông Nguyễn Văn Lợi	Em rể	146.779	0,22%
5	Ông Nguyễn Thanh Phong	Em trai	373	0,001%

#### BÀ HÀ NGUYỆT NHI THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ KHÔNG ĐIỀU HÀNH

**Ngày sinh:** 12/09/1981

**Trình độ chuyên môn:**

- Có kinh nghiệm nhiều năm về quản lý và điều hành doanh nghiệp;
- Kế toán doanh nghiệp thực hành do Viện quản trị doanh nghiệp cấp ngày 14/02/2004.

#### Quá trình công tác:

Từ 2003 - 2007:	Nhân viên Công ty TNHH Tàu cao tốc Kiên Giang.
Từ 2008 - 2009:	Phó Phòng Công ty TNHH Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 2010 - 2011:	Trợ lý Giám đốc CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 04/2011 - 04/2014:	Thành viên HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 2012 - 04/2014:	Giám đốc Hành chính - Nhân sự CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 04/2014 - 04/2023:	Chủ tịch HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.
Từ 05/2023 - nay:	Thành viên HĐQT CTCP Tàu cao tốc Superdong - Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Không có.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 4.736.724 cổ phần, chiếm 7,12% vốn điều lệ.

- » Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.
- » Cá nhân sở hữu: 4.736.724 cổ phần, chiếm 7,12% vốn điều lệ.

#### Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:

STT	Tên người có liên quan	Quan hệ với Người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu	Tỷ lệ sở hữu cổ phiếu
1	Bà Vương Lục Muội	Mẹ	373	0,001%
2	Ông Hà Vĩ Bản	Anh trai	36.264	0,05%

## Danh sách thành viên HĐQT

### Lý lịch HĐQT (tiếp theo)

#### ÔNG BÙI TIẾN ĐỨC

THÀNH VIÊN HĐQT ĐỘC LẬP KIỂM CHỦ TỊCH ỦY BAN KIỂM TOÁN

**Ngày sinh:** 25/08/1988

**Trình độ chuyên môn:** Thạc sĩ Tài chính doanh nghiệp.

#### Quá trình công tác:

Từ 2015 – 2019: Trưởng phòng Tư vấn Đầu tư Công ty Cổ phần chứng khoán VNDIRECT.

Từ 2020 – nay: Trưởng phòng Tư vấn Đầu tư Công ty Cổ phần chứng khoán Mirae Asset.

Từ 2022 – 04/2024: Thành viên HĐQT Công ty Cổ phần CIC39.

Từ 05/2023 – nay: Thành viên HĐQT độc lập kiêm Chủ tịch UBKT CTCP Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Trưởng phòng Tư vấn Đầu tư Công ty CP Chứng khoán Mirae Asset.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Cá nhân sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:** Không có.

#### BÀ NGUYỄN BÍCH NGHĨA

THÀNH VIÊN HĐQT ĐỘC LẬP KIỂM THÀNH VIÊN ỦY BAN KIỂM TOÁN

**Ngày sinh:** 16/04/1976

**Trình độ chuyên môn:** Cử nhân Kế toán tài chính.

#### Quá trình công tác:

Từ 1999 – nay: Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Du lịch Hòa Bình Việt Nam.

Từ 2016 – nay: Giám đốc Công ty Cổ phần Hòa Bình Phú Quốc.

Từ 2016 – 04/2024: Thành viên BKS Công ty Cổ phần Tập đoàn Tư vấn Đầu tư Xây dựng Kiên Giang.

Từ 05/2023 – nay: Thành viên HĐQT độc lập kiêm thành viên UBKT CTCP Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang.

#### Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:

– Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Du lịch Hòa Bình Việt Nam;

– Giám đốc Công ty Cổ phần Hòa Bình Phú Quốc.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Cá nhân sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:** Không có.

## Danh sách thành viên Ban Điều hành

Thành viên	Chức vụ	Số lượng CP sở hữu	Tỷ lệ sở hữu
Ông Puan Kwong Siing	Thành viên HĐQT, TGD	8.531.414	12,83%
Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên HĐQT, Phó TGD	34.756	0,052%
Bà Bùi Thị Hồng Đào	Kế toán trưởng	0	0%

### Lý lịch Ban Điều hành

#### ÔNG PUAN KWONG SIING

THÀNH VIÊN HĐQT KIỂM TỔNG GIÁM ĐỐC

(Xem thông tin ở mục sơ yếu lý lịch Hội đồng quản trị Công ty).

#### BÀ NGUYỄN THỊ KIM HỒNG

THÀNH VIÊN HĐQT KIỂM TỔNG GIÁM ĐỐC

(Xem thông tin ở mục sơ yếu lý lịch Hội đồng quản trị Công ty).

#### BÀ BÙI THỊ HỒNG ĐÀO

KẾ TOÁN TRƯỞNG

**Ngày sinh:** 22/10/1984

**Trình độ chuyên môn:** Cử nhân Kế toán – Kiểm toán

#### Quá trình công tác:

Từ 06/2007 – 05/2009: Kế toán Tổng hợp kiêm Kế toán trưởng CTS Software.

Trưởng phòng Kế toán TKM Group (gồm 3 Công ty và 1 Cửa hàng).

- Công ty Cổ phần Chúng Ta Đẹp;
- Công ty TNHH Toàn Phúc;
- DNTN TM Thiện Kim;
- Cửa hàng Hưng Thuận.

Từ 06/2009 – 04/2014:

Kế toán trưởng tại YouNet Group (gồm 6 Công ty và 1 Văn phòng).

- Công ty Cổ phần YouNet;
- Công ty Cổ phần YouNet Media;
- Công ty Cổ phần YouNet Social Intranet;
- Công ty Cổ phần YouNet Digital;
- Công ty Cổ phần Buzz Metrics;
- Công ty Cổ phần Smart City;
- Văn phòng tại US – YouNet LLC.

Từ 05/2014 – 08/2019:

Từ 09/2018 – nay: Kế toán trưởng Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang.

**Chức vụ hiện nay tại tổ chức khác:** Không có.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay:** 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Đại diện sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

» Cá nhân sở hữu: 0 cổ phần, chiếm 0% vốn điều lệ.

**Số cổ phần nắm giữ tại thời điểm hiện nay của những người có liên quan:** Không có.

## Danh sách thành viên Ban Điều hành

### Những thay đổi trong Ban Điều hành

Trong năm 2025, Công ty không có sự thay đổi trong Ban Điều hành.

### Số lượng cán bộ, công nhân viên

Cơ cấu nhân sự tính tại ngày 31/12/2025

STT	Tính chất phân loại	Năm 2024		Năm 2025	
		Số lượng (người)	Tỷ trọng (%)	Số lượng (người)	Tỷ trọng (%)
<b>I</b>	<b>Theo trình độ lao động</b>	<b>318</b>	<b>100,00 %</b>	<b>323</b>	<b>100%</b>
1	Lao động có chuyên môn - nghiệp vụ, kinh nghiệm thực tế (trình độ Đại học & Cao đẳng, chứng nhận đáp ứng khả năng chuyên môn)	185	58,17%	195	60,37%
2	Lao động kỹ thuật trực tiếp (Sơ cấp, kỹ thuật)	102	32,08%	78	24,15%
3	Lao động hỗ trợ/lao động phổ thông	31	9,75%	50	15,48%
<b>II</b>	<b>Theo giới tính</b>	<b>318</b>	<b>100%</b>	<b>323</b>	<b>100%</b>
1	Nam	231	72,64%	233	72,14%
2	Nữ	87	27,36%	90	27,86%
<b>III</b>	<b>Theo thời hạn HĐLĐ</b>	<b>318</b>	<b>100%</b>	<b>323</b>	<b>100%</b>
1	Hợp đồng ngắn hạn dưới 1 năm	2	0,63%	3	0,93%
2	Hợp đồng có thời hạn từ 1-3 năm	95	29,87%	95	29,41%
3	Hợp đồng không xác định thời hạn	221	69,50%	225	69,66%
<b>Tổng cộng</b>		<b>318</b>	<b>100%</b>	<b>323</b>	<b>100%</b>



### Mức thu nhập bình quân của người lao động qua các năm

Chỉ tiêu	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
Tổng số lao động bình quân/năm	322	329	318	326
Thu nhập bình quân của người lao động (đồng/người/tháng)	12.095.478	13.909.150	16.446.225	16.299.042



# Chính sách nhân sự

## Chính sách đãi ngộ và phúc lợi

Con người chính là nhân tố đóng vai trò quan trọng nhất trong mỗi tổ chức. Nhận thức rõ chất lượng nguồn nhân lực quyết định hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh, trong năm 2025 Công ty tiếp tục duy trì và hoàn thiện chính sách nhân sự theo hướng ổn định, nhân văn và gắn bó lâu dài thông qua việc điều chỉnh tăng mức lương định kỳ hàng năm, phù hợp với kết quả kinh doanh và khả năng tài chính. Xây dựng môi trường, văn hóa làm việc chuyên nghiệp, có trách nhiệm, tạo điều kiện để nhân viên được phát triển.

Công đoàn Công ty duy trì các hoạt động chăm lo đời sống cho người lao động tham gia tổ chức Công đoàn như thăm hỏi ốm đau, hỗ trợ khó khăn, tặng quà cho nhân viên khi cưới hỏi; tặng quà cho nhân viên nữ nhân ngày 8/3 và 20/10; tặng quà

cho con em cán bộ nhân viên nhân ngày 01/6, Trung Thu, quà tặng nhân dịp sinh nhật, quà Tết, góp phần tăng cường sự gắn kết và ổn định quan hệ lao động trong doanh nghiệp.

Về chế độ bảo hiểm bắt buộc, Công ty thực hiện đầy đủ việc tham gia bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế và bảo hiểm thất nghiệp đối với người lao động theo đúng quy định, tuân thủ nghiêm ngặt các chính sách thay đổi của pháp luật lao động.

Về phúc lợi, duy trì công tác khám sức khỏe định kỳ hằng năm cho từng nhân viên và tiếp tục thực hiện chính sách cấp vé mời, phiếu giảm giá cho người lao động, người thân, bao gồm miễn phí sử dụng dịch vụ cho bản thân nhân viên và gia đình khi có nhu cầu thực tế.

## Chính sách tuyển dụng

Chính sách tuyển dụng nguồn nhân lực của Công ty được xây dựng phù hợp với đặc thù ngành vận tải đường thủy, đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định pháp luật về thuyền viên, an toàn hàng hải và kỷ luật lao động. Trong năm 2025, dựa trên kế hoạch hoạt động cùng các mục tiêu ngắn và dài hạn, Công ty tiếp tục triển khai công tác tuyển dụng, bổ sung và sắp xếp lao động nhằm đáp ứng yêu cầu khai thác, mở rộng hoạt động và duy trì đội ngũ tàu cao tốc vận hành ổn định.

Công ty tập trung tuyển dụng bổ sung các chức danh thuyền viên trực tiếp khai thác như thuyền trưởng, máy trưởng, sỹ quan boong, sỹ quan máy và thuyền viên. Ứng viên được ưu tiên là những người có đầy đủ chứng chỉ chuyên môn hàng hải theo quy định, có kinh nghiệm khai thác tàu cao

tốc hoặc là lao động địa phương tại các khu vực ven biển phù hợp với vị trí tuyển dụng. Bên cạnh đó, nhằm chủ động nguồn nhân lực kế cận, Công ty xem xét tuyển dụng các ứng viên có chứng chỉ tương ứng với một số chức danh theo định biên và bố trí đào tạo, tích lũy kinh nghiệm để đáp ứng yêu cầu công việc trong thời gian tới.

Nguồn tuyển dụng được triển khai đa dạng, bao gồm các cơ sở đào tạo ngành hàng hải, lao động địa phương, nguồn giới thiệu nội bộ và đội ngũ nhân sự kế cận. Quy trình tuyển dụng được tổ chức thống nhất, chặt chẽ, từ tiếp nhận hồ sơ, đánh giá chuyên môn đến phỏng vấn, đảm bảo lựa chọn được nhân sự phù hợp với yêu cầu khai thác và định hướng phát triển của Công ty.

## TỔ CHỨC VÀ NHÂN SỰ



### Chính sách đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

Trong lĩnh vực hàng hải và vận tải hành khách ven biển, Công ty xác định đào tạo và phát triển nguồn nhân lực là yếu tố then chốt nhằm bảo đảm an toàn khai thác, nâng cao chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh dài hạn. Bên cạnh việc tuyển dụng nhân sự có kinh nghiệm, Công ty chú trọng đào tạo nguồn nhân lực kế cận, tạo điều kiện cho lao động trẻ được huấn luyện, nâng bậc và phát triển nghề nghiệp bền vững.

Chính sách đào tạo được triển khai theo hướng kết hợp giữa đào tạo chuyên môn bắt buộc và đào tạo phát triển năng lực, đồng thời hỗ trợ chi phí đào tạo bên ngoài kèm cam kết làm việc sau đào tạo nhằm bảo đảm hiệu quả đầu tư và sự ổn định nhân sự.

Trong năm 2025, Công ty tổ chức đào tạo tiếng Anh chuyên ngành hàng hải với thời lượng 45 giờ/người cho đội ngũ quản lý và kỹ thuật tại Rạch Giá, đạt tỷ lệ 85% học viên đạt yêu cầu. Đồng thời, trước các thay đổi pháp lý theo Nghị quyết MSC.560(108) của IMO, Công ty tài trợ 100% chi phí để thuyền viên cập nhật chứng chỉ, bảo đảm tuân thủ pháp luật và an toàn khai thác đội tàu.

### Chính sách an toàn và bảo hộ lao động

100% nhân viên, thuyền viên làm việc tại Công ty đều được trang bị đầy đủ các công cụ, dụng cụ và các phương tiện để đáp ứng công việc, gồm: 03 bộ đồng phục/năm/nhân viên, được đào tạo về an toàn lao động, trang bị bảo hộ lao động, vệ sinh lao động cần thiết.

Văn hóa làm việc chuyên nghiệp, có trách nhiệm, tạo cơ hội phát triển bản thân đầy đủ và các điều kiện làm việc an toàn khác. Hàng năm, Công ty luôn duy trì công tác tổ chức khám, kiểm tra sức khỏe tổng quát định kỳ cho toàn thể nhân viên, đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế cho nhân viên theo quy định pháp luật.

Bên cạnh đó để bảo vệ người lao động, tránh những rủi ro có thể xảy ra, hàng năm Công ty đều tham gia bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu biển (P&I) cho tất cả thuyền viên làm việc trên tàu và hành khách trong suốt thời gian tàu hành trình. Đối với các chức danh quản lý chủ chốt, Công ty còn tham gia thêm gói bảo hiểm sức khỏe và bảo hiểm tai nạn mở rộng để tăng cường mức độ bảo vệ, bảo đảm sự an tâm trong công tác cho người lao động và duy trì nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ mục tiêu phát triển bền vững.

## TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ VÀ THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN

### Các khoản đầu tư lớn trong năm

Trong năm, Công ty tiếp tục triển khai các hạng mục đầu tư theo định hướng nâng cao năng lực khai thác và chuẩn bị sẵn sàng cho giai đoạn tăng trưởng tiếp theo.

Công ty đã hoàn thành việc hoán cải và nâng cấp các tàu Superdong IX, X, XI, XII. Các hạng mục bao gồm nâng cấp hệ thống động cơ, cải thiện nội thất khoang hành khách, bổ sung trang thiết bị an toàn theo tiêu chuẩn mới và tối ưu hóa mức tiêu hao nhiên liệu. Việc hoàn tất các hạng mục này giúp củng cố lợi thế cạnh tranh, tăng độ tin cậy vận hành, giảm chi phí bảo trì, đồng thời đảm bảo sẵn sàng đáp ứng nhu cầu tăng cao trong mùa cao điểm.

Các dự án đóng phà cao tốc, phà cao tốc thay thế tàu cao tốc, phà cao tốc 03 thân vẫn đang được Công ty giám sát và phối hợp chặt chẽ với đối tác đóng tàu tại Malaysia để có thể đưa vào khai thác một cách hiệu quả.

Các khoản đầu tư lớn này không chỉ hướng tới mở rộng quy mô mà còn tập trung vào nâng cao chất lượng tài sản, tối ưu hóa chi phí vận hành và gia tăng hiệu suất sử dụng đội tàu. Việc đầu tư được thực hiện trên cơ sở cân đối dòng tiền, không làm gia tăng áp lực tài chính, phù hợp với chiến lược phát triển thận trọng và bền vững của Công ty.

### Các công ty con, công ty liên kết

Hiện tại, Công ty không có công ty con và công ty liên kết.

## TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

### Tình hình tài chính

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2024	Năm 2025	% 2025/2024
1	Tổng giá trị tài sản	898.722	917.143	102,05%
2	Doanh thu thuần	381.114	421.949	110,71%
3	Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	39.599	57.985	146,43%
4	Lợi nhuận khác	1.760	1.075	61,07%
5	Lợi nhuận trước thuế	41.360	59.060	142,80%
6	Lợi nhuận sau thuế	33.975	47.918	141,04%
7	Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức (trên VDL)	5% tiền mặt	5% tiền mặt (*)	-

(\*) Công ty dự kiến chi trả cổ tức năm 2025 bằng tiền mặt và sẽ trình phương án này tại cuộc họp ĐHĐCĐ thường niên 2026 sắp tới.

## TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

### Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu

Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2024	Năm 2025
<b>Chỉ tiêu về khả năng thanh toán</b>			
Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	34,43	28,80
Hệ số thanh toán nhanh	Lần	32,36	27,05
<b>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</b>			
Hệ số Nợ/Tổng tài sản	%	1,60	1,98
Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu	%	1,63	2,02
<b>Chỉ tiêu về năng lực hoạt động</b>			
Vòng quay hàng tồn kho	Vòng	9,97	10,13
Vòng quay tổng tài sản	Vòng	0,42	0,46
<b>Chỉ tiêu về khả năng sinh lời</b>			
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	%	8,91	11,36
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	%	3,85	5,37
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân	%	3,78	5,28
Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần	%	10,39	13,74

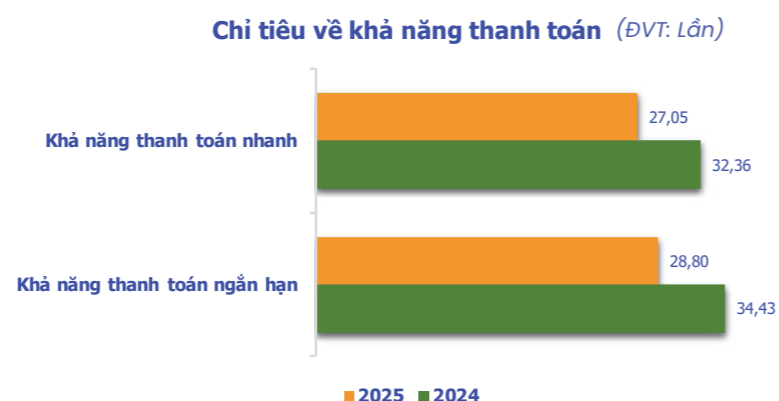
## TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

### Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu

#### CHỈ TIÊU VỀ KHẢ NĂNG THANH TOÁN

Các chỉ số thể hiện khả năng thanh toán của Công ty đang có xu hướng giảm khi các hệ số thanh toán ngắn hạn và nhanh đều lần lượt giảm đạt 28,8 và 27,05 lần. Trong đó, nợ ngắn hạn dù tăng nhẹ nhưng vẫn chiếm tỉ trọng nhỏ trong cơ cấu nguồn vốn, chủ yếu là các khoản phải trả người lao động, thuế và các khoản phải nộp Nhà nước. Giá trị hàng tồn kho trong năm tăng nhẹ, dẫn đến xu hướng giảm của hệ số thanh toán nhanh.

Nhìn chung, các chỉ tiêu về khả năng thanh toán của Công ty giảm nhẹ so với năm ngoái nhưng vẫn đáp ứng mức an toàn cao, cho thấy rủi ro về thanh khoản mà Công ty phải chịu là thấp, vẫn có dư địa linh hoạt trong việc đáp ứng các nghĩa vụ ngắn hạn.



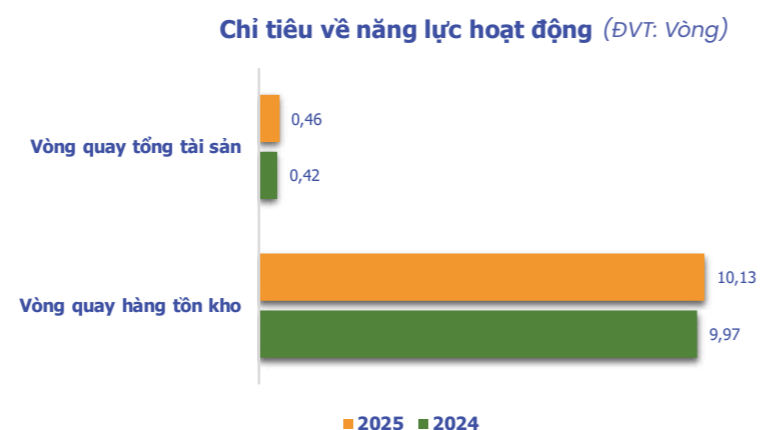
#### CHỈ TIÊU VỀ NĂNG LỰC HOẠT ĐỘNG

Vòng quay hàng tồn kho và Vòng quay tổng tài sản của Công ty năm 2025 tăng nhẹ, lần lượt đạt 10,13 và 0,46 vòng.

Với Vòng quay hàng tồn kho, xu hướng tăng của chỉ số này do cả giá vốn hàng bán và hàng tồn kho bình quân đều tăng, trong đó tốc độ tăng của giá vốn là cao hơn. Nguyên nhân dẫn đến sự tăng của giá vốn hàng bán chủ yếu là do chi phí đầu DO và các chi phí vận hành khác gia tăng. Trong khi đó, hàng tồn kho tăng khoảng gần 7% so với năm ngoái, tập trung chủ yếu ở phụ tùng, vật liệu và dầu DO.

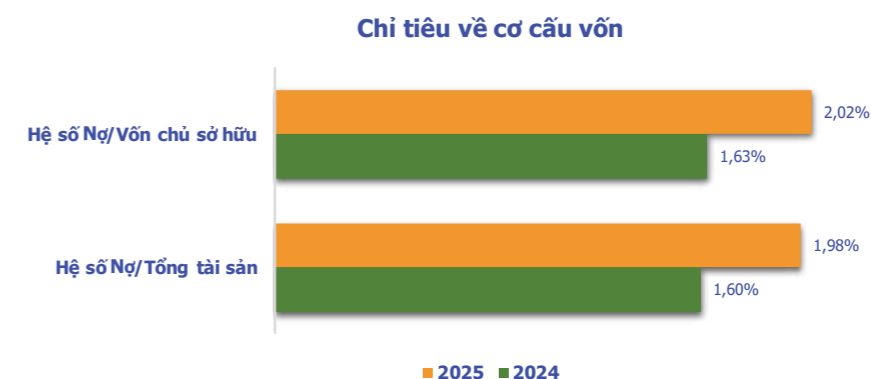
Vòng quay hàng tồn kho được cải thiện cho thấy tồn kho được luân chuyển nhanh hơn, tránh tình trạng tồn kho ứ đọng.

Vòng quay tổng tài sản cũng được cải thiện khi năm nay, doanh thu thuần của Công ty được ghi nhận tăng hơn 10% so với năm ngoái, từ đó tăng tỷ lệ của doanh thu thuần so với tổng tài sản của Công ty.



#### CHỈ TIÊU VỀ CƠ CẤU VỐN

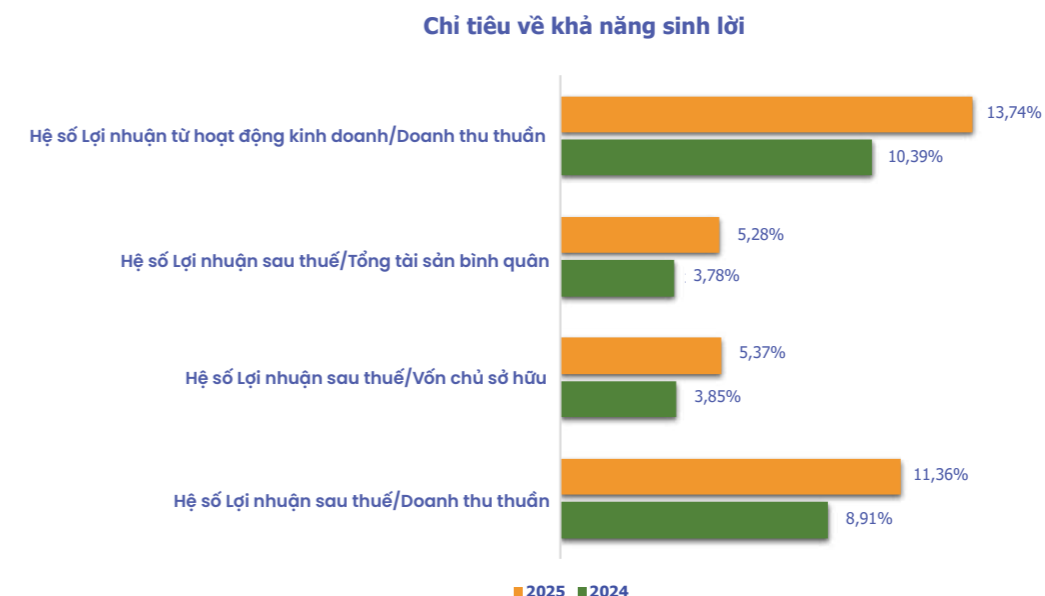
Xu hướng gia tăng của nợ ngắn hạn đã khiến hệ số Nợ/Tổng tài sản và Nợ/Vốn chủ sở hữu lần lượt tăng lên 1,98% và 2,02% trong năm 2025 nhưng các chỉ tiêu này vẫn ở mức rất thấp, cho thấy Công ty duy trì cơ cấu vốn an toàn, mức độ tự chủ tài chính cao và gần như không chịu áp lực đáng kể từ chi phí lãi vay hay rủi ro lãi suất. Điều này phản ánh chính sách tài chính thận trọng, đảm bảo nền tảng tài chính ổn định cho hoạt động kinh doanh.



#### CHỈ TIÊU VỀ KHẢ NĂNG SINH LỜI

Trong năm, các chỉ số về khả năng sinh lời của Công ty cũng được cải thiện rõ rệt. Cụ thể, hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần và Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân đạt 11,36% và 5,37%, tăng lần lượt 2,45% và 1,52% so với 2024. Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân cũng tăng đáng kể so với năm ngoái, đạt 5,28%, trong khi hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần cũng tăng 3,35% so với năm ngoái, đạt 13,74%. Việc Lợi nhuận sau thuế/Vốn tiệm cận Lợi nhuận sau thuế/Tài sản phản ánh cơ cấu tài chính thận trọng, mức độ rủi ro tài chính thấp và nền tảng tài chính an toàn, tạo dư địa linh hoạt cho các chiến lược đầu tư trong giai đoạn tới.

Sự cải thiện đồng loạt của các chỉ tiêu sinh lời cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của Công ty được nâng cao, trong đó biên lợi nhuận được cải thiện nhờ doanh thu tăng nhanh hơn chi phí, đặc biệt là chi phí hoạt động. Đồng thời, việc sử dụng vốn chủ sở hữu và tổng tài sản hiệu quả hơn đã góp phần nâng cao khả năng tạo lợi nhuận, phản ánh xu hướng tích cực trong công tác quản trị tài chính và khai thác hoạt động cốt lõi của Công ty.



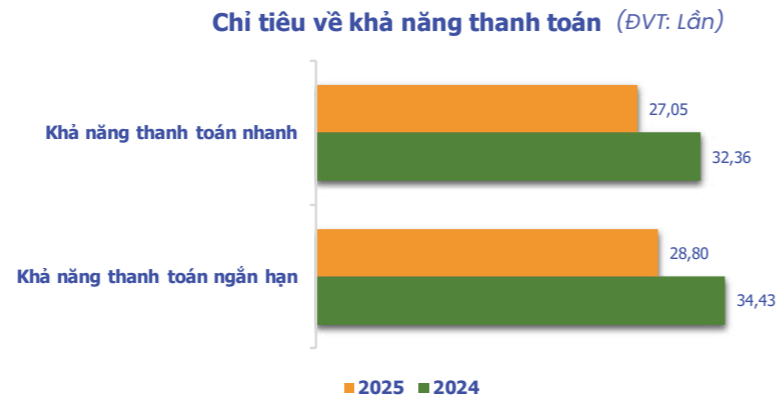
# TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

## Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu

### CHỈ TIÊU VỀ KHẢ NĂNG THANH TOÁN

Các chỉ số thể hiện khả năng thanh toán của Công ty đang có xu hướng giảm khi các hệ số thanh toán ngắn hạn và nhanh đều lần lượt giảm đạt 28,8 và 27,05 lần. Trong đó, nợ ngắn hạn dù tăng nhẹ nhưng vẫn chiếm tỉ trọng nhỏ trong cơ cấu nguồn vốn, chủ yếu là các khoản phải trả người lao động, thuế và các khoản phải nộp Nhà nước. Giá trị hàng tồn kho trong năm tăng nhẹ, dẫn đến xu hướng giảm của hệ số thanh toán nhanh.

Nhìn chung, các chỉ tiêu về khả năng thanh toán của Công ty giảm nhẹ so với năm ngoái nhưng vẫn đáp ứng mức an toàn cao, cho thấy rủi ro về thanh khoản mà Công ty phải chịu là thấp, vẫn có dư địa linh hoạt trong việc đáp ứng các nghĩa vụ ngắn hạn.



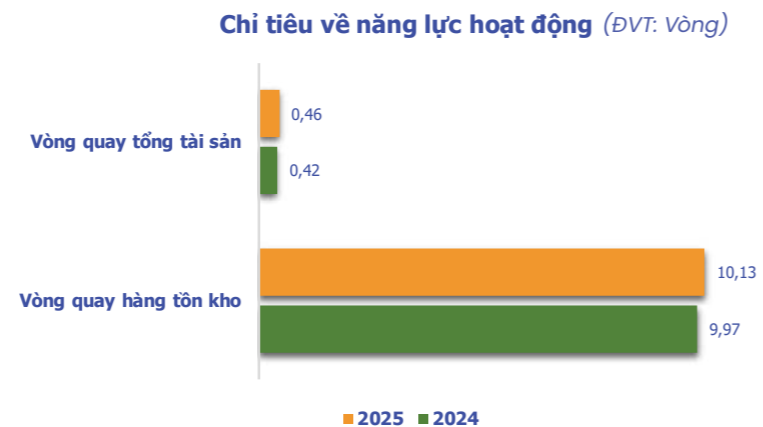
### CHỈ TIÊU VỀ NĂNG LỰC HOẠT ĐỘNG

Vòng quay hàng tồn kho và Vòng quay tổng tài sản của Công ty năm 2025 tăng nhẹ, lần lượt đạt 10,13 và 0,46 vòng.

Với Vòng quay hàng tồn kho, xu hướng tăng của chỉ số này do cả giá vốn hàng bán và hàng tồn kho bình quân đều tăng, trong đó tốc độ tăng của giá vốn là cao hơn. Nguyên nhân dẫn đến sự tăng của giá vốn hàng bán chủ yếu là do chi phí đầu DO và các chi phí vận hành khác gia tăng. Trong khi đó, hàng tồn kho tăng khoảng gần 7% so với năm ngoái, tập trung chủ yếu ở phụ tùng, vật liệu và dầu DO.

Vòng quay hàng tồn kho được cải thiện cho thấy tồn kho được luân chuyển nhanh hơn, tránh tình trạng tồn kho ứ đọng.

Vòng quay tổng tài sản cũng được cải thiện khi năm nay, doanh thu thuần của Công ty được ghi nhận tăng hơn 10% so với năm ngoái, từ đó tăng tỷ lệ của doanh thu thuần so với tổng tài sản của Công ty.



### CHỈ TIÊU VỀ CƠ CẤU VỐN

Xu hướng gia tăng của nợ ngắn hạn đã khiến hệ số Nợ/Tổng tài sản và Nợ/Vốn chủ sở hữu lần lượt tăng lên 1,98% và 2,02% trong năm 2025 nhưng các chỉ tiêu này vẫn ở mức rất thấp, cho thấy Công ty duy trì cơ cấu vốn an toàn, mức độ tự chủ tài chính cao và gần như không chịu áp lực đáng kể từ chi phí lãi vay hay rủi ro lãi suất. Điều này phản ánh chính sách tài chính thận trọng, đảm bảo nền tảng tài chính ổn định cho hoạt động kinh doanh.

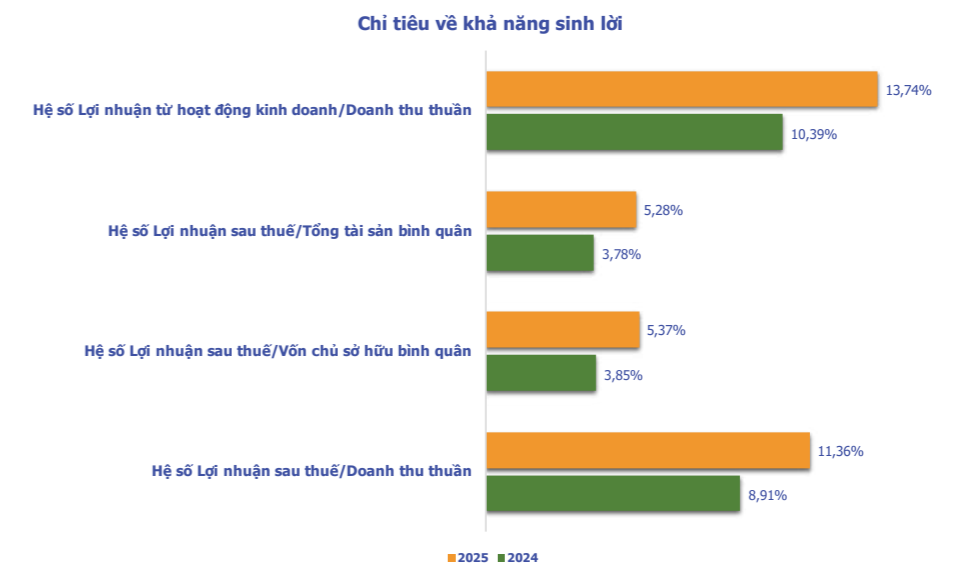
Nợ

Nợ

### CHỈ TIÊU VỀ KHẢ NĂNG SINH LỜI

Trong năm, các chỉ số về khả năng sinh lời của Công ty cũng được cải thiện rõ rệt. Cụ thể, hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần và Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân đạt 11,36% và 5,37%, tăng lần lượt 2,45% và 1,52% so với 2024. Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân cũng tăng đáng kể so với năm ngoái, đạt 5,28%, trong khi hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần cũng tăng 3,35% so với năm ngoái, đạt 13,74%. Việc Lợi nhuận sau thuế/Vốn tiệm cận Lợi nhuận sau thuế/Tài sản phản ánh cơ cấu tài chính thận trọng, mức độ rủi ro tài chính thấp và nền tảng tài chính an toàn, tạo dư địa linh hoạt cho các chiến lược đầu tư trong giai đoạn tới.

Sự cải thiện đồng loạt của các chỉ tiêu sinh lời cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của Công ty được nâng cao, trong đó biên lợi nhuận được cải thiện nhờ doanh thu tăng nhanh hơn chi phí, đặc biệt là chi phí hoạt động. Đồng thời, việc sử dụng vốn chủ sở hữu và tổng tài sản hiệu quả hơn đã góp phần nâng cao khả năng tạo lợi nhuận, phản ánh xu hướng tích cực trong công tác quản trị tài chính và khai thác hoạt động cốt lõi của Công ty.



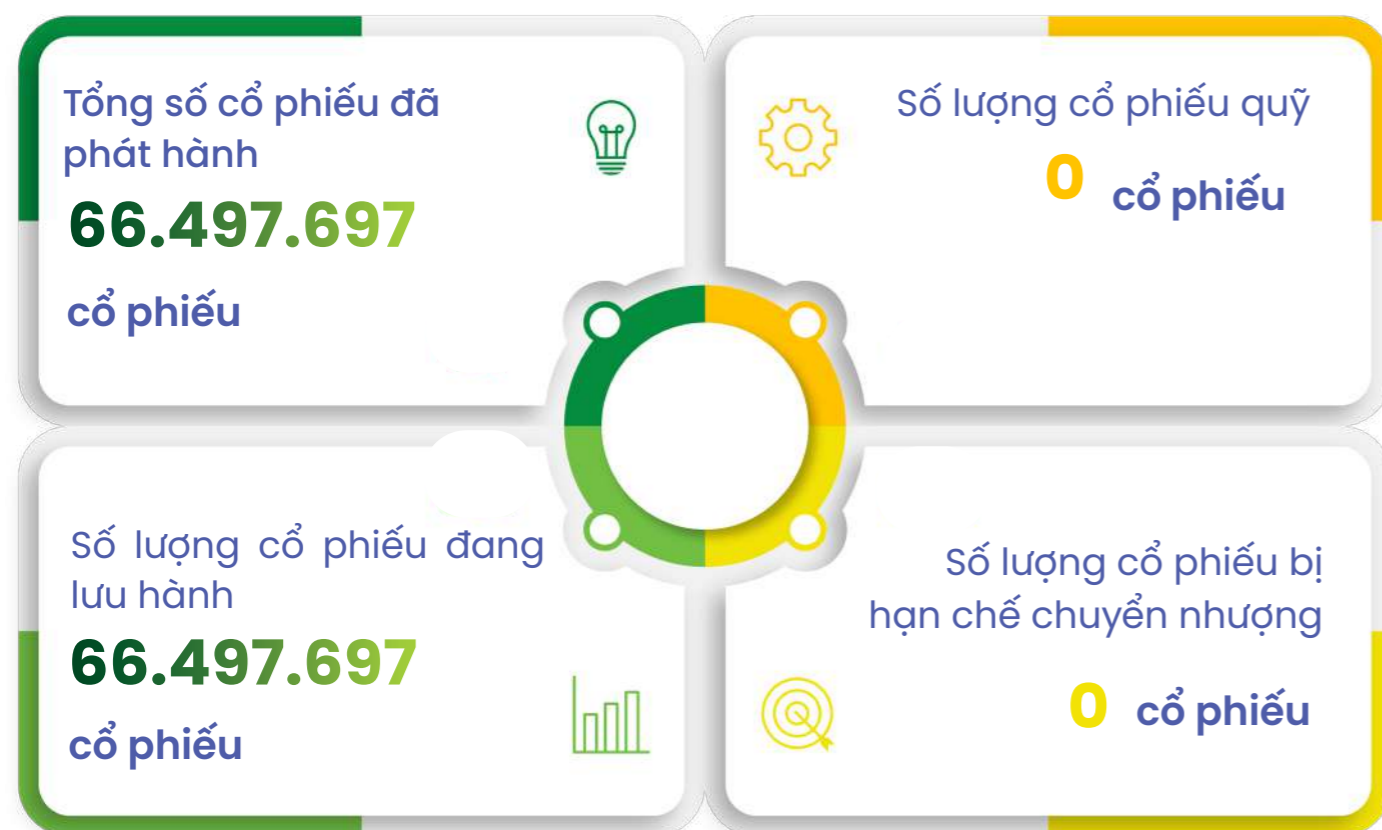
# CƠ CẤU CỔ ĐÔNG VÀ THAY ĐỔI VỐN ĐẦU TƯ CỦA CHỦ SỞ HỮU

## Thông tin cổ phiếu

Loại cổ phần: Cổ phần phổ thông

Cổ phiếu ưu đãi: 0 cổ phiếu

Mệnh giá: 10.000 đồng/cổ phiếu



## Cơ cấu cổ đông

Tính tại ngày 28/05/2025

STT	Loại cổ đông	Số cổ phần	Giá trị (đồng)	Tỷ lệ sở hữu
I	Cổ đông Nhà nước	-	-	-
II	Cổ đông trong nước	<b>39.604.822</b>	<b>396.048.220.000</b>	<b>59,56%</b>
1	Cá nhân	37.267.705	372.677.050.000	56,04%
2	Tổ chức	2.337.117	23.371.170.000	3,52%
III	Cổ đông nước ngoài	<b>26.892.875</b>	<b>268.928.750.000</b>	<b>40,44%</b>
1	Cá nhân	22.627.092	226.270.920.000	34,03%
2	Tổ chức	4.265.783	42.657.830.000	6,41%
<b>Tổng cộng</b>		<b>66.497.697</b>	<b>664.976.970.000</b>	<b>100%</b>

Tỷ lệ sở hữu nước ngoài tối đa: 49% theo Công văn số 3110/UBCK-PTTT của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước ngày 25/05/2022 về Thông báo tỷ lệ sở hữu nước ngoài tối đa của Công ty.

## Tình hình thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu

Thời điểm	Vốn điều lệ	Phương thức tăng vốn
2010	90,0 tỷ	Chuyển đổi mô hình hoạt động từ Công ty TNHH sang CTCP
2011	83,5 tỷ	Điều chỉnh Vốn điều lệ bằng đúng số vốn thực góp
2011	108,2 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2010
2011	113,2 tỷ	Tạm ứng cổ tức năm 2011 bằng cổ phiếu
2012	147,2 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2011
2012	171,3 tỷ	Tạm ứng cổ tức năm 2012 lần 1 bằng cổ phiếu
2012	174,7 tỷ	Tạm ứng cổ tức năm 2012 lần 2 bằng cổ phiếu
2014	199,9 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2013
2015	244,7 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2014 và ESOP 2015
2016	342,7 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2015
2017	479,8 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2016
2018	575,7 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2017
2019	633,3 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2018
2024	664,98 tỷ	Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2023

## Giao dịch cổ phiếu quỹ và các chứng khoán khác

Hiện tại, Công ty không có cổ phiếu quỹ. Trong năm 2025, Công ty không thực hiện bất kỳ giao dịch cổ phiếu quỹ và chứng khoán khác nào.



# **BÁO CÁO** | **TÁC ĐỘNG LIÊN QUAN ĐẾN MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI**

**Tác động lên môi trường**

**Quản lý nguồn nguyên vật liệu**

**Tiêu thụ năng lượng**

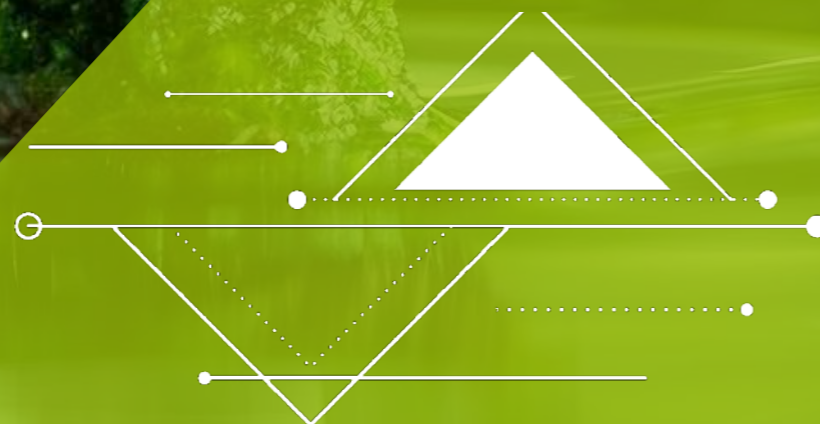
**Tiêu thụ nước**

**Tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường**

**Chính sách liên quan đến người lao động**

**Báo cáo liên quan đến trách nhiệm đối với cộng đồng địa phương**

**Báo cáo liên quan đến hoạt động thị trường vốn xanh theo hướng dẫn của UBCKNN**



//

Đối với Công ty, phát triển bền vững không chỉ là mục tiêu dài hạn mà còn là nguyên tắc xuyên suốt trong định hướng quản trị và vận hành. Công ty xây dựng và triển khai các chiến lược hoạt động trên cơ sở hài hòa giữa hiệu quả kinh doanh, trách nhiệm với cộng đồng và bảo vệ môi trường. Việc tích hợp các yếu tố bền vững vào quá trình hoạch định và thực thi chiến lược giúp Công ty chủ động cân bằng lợi ích kinh tế với lợi ích của các bên liên quan, qua đó tạo nền tảng cho sự phát triển ổn định, lâu dài và nâng cao giá trị doanh nghiệp trong tương lai.

//

## Tác động lên môi trường

Hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa đường biển của Công ty có những tác động nhất định đến môi trường, chủ yếu thông qua việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch cho phương tiện vận tải, làm phát sinh khí thải và phát thải CO<sub>2</sub>. Nhận thức rõ các tác động này, Công ty từng bước triển khai các biện pháp nhằm kiểm soát mức tiêu hao nhiên liệu và hạn chế phát thải thông qua tối ưu hóa lộ trình vận hành, cải tiến quy trình khai thác và nâng cao hiệu quả quản lý đội tàu.

Trong giai đoạn 2025 - 2030, Công ty định hướng hiện đại hóa đội tàu nhằm tối ưu nhiên liệu tiêu hao để mang lại hiệu suất khai thác cao hơn qua đó góp phần cắt giảm lượng phát thải CO<sub>2</sub> so với giai đoạn trước. Song song đó, Công ty nghiên cứu áp dụng các giải pháp kỹ thuật và công nghệ quản lý vận hành nhằm cắt giảm thời gian vận hành không hiệu quả qua đó hạn chế phát thải gián tiếp, phù hợp với các thông lệ phát triển bền vững trong ngành vận tải biển.

## Quản lý nguồn nguyên vật liệu

Công ty xác định phát triển bền vững là định hướng xuyên suốt trong chiến lược và hoạt động kinh doanh. Trên cơ sở đó, Công ty chú trọng quản lý và sử dụng hiệu quả nguồn nguyên vật liệu thông qua việc tối ưu hóa chi phí vận hành, đặc biệt trong công tác sử dụng nhiên liệu và vật tư kỹ thuật phục vụ khai thác đội tàu. Cách tiếp cận này góp phần tiết kiệm tài nguyên, hạn chế phát

sinh chất thải và giảm thiểu tác động môi trường trong quá trình vận hành. Bên cạnh đó, Công ty tăng cường công tác lập kế hoạch khai thác, kiểm soát nhu cầu vật tư và xây dựng lịch trình vận hành hợp lý, qua đó giảm lãng phí nguồn lực, nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản, đồng thời bảo đảm an toàn và hiệu quả kinh doanh.

## Tiêu thụ năng lượng

Do lĩnh vực kinh doanh đặc thù Công ty phải sử dụng nguồn năng lượng truyền thống là dầu DO. Bên cạnh năng lượng tiêu thụ trực tiếp từ dầu DO, các hoạt động hỗ trợ như vận hành văn phòng, bến bãi, kho vật tư và cơ sở bảo dưỡng cũng góp phần làm gia tăng tổng mức tiêu thụ năng lượng của Công ty. Điều này đặt ra yêu cầu phải quản lý năng lượng một cách tổng thể, không chỉ tập trung vào khai thác tàu mà còn bao gồm toàn bộ chuỗi hoạt động hỗ trợ phía sau.

Hiểu rõ các thách thức trên, Công ty vẫn đang từng bước triển khai các giải pháp nhằm nâng

cao hiệu quả sử dụng năng lượng, bao gồm đầu tư, cải tiến đội tàu theo hướng nâng cao hiệu suất nhiên liệu, tối ưu hóa lộ trình và lịch trình khai thác, hạn chế thời gian chờ và vận hành không hiệu quả. Đồng thời, Công ty chú trọng nâng cao ý thức tiết kiệm năng lượng trong toàn hệ thống thông qua đào tạo, hướng dẫn quy trình vận hành tiết kiệm và tăng cường kiểm soát tiêu hao nhiên liệu. Các biện pháp này góp phần giảm chi phí, hạn chế phát thải và thể hiện cam kết của Công ty đối với mục tiêu phát triển bền vững gắn với bảo vệ môi trường biển.

## Tiêu thụ nước

Năm 2025, Công ty tiếp tục tăng cường công tác quản lý và sử dụng hiệu quả tài nguyên nước, xem đây là một nội dung quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững. Nước được sử dụng cho các hoạt động khai thác tàu, vận hành văn phòng và phục vụ hành khách, do đó việc bảo đảm nguồn nước ổn định và sử dụng hợp lý có ý nghĩa thiết yếu đối với hoạt động liên tục của Công ty.

Nguồn nước phục vụ hoạt động chủ yếu được cung cấp từ hệ thống cấp nước địa phương. Công ty thực hiện kiểm soát chặt chẽ việc sử dụng nước thông qua bảo trì định kỳ hệ thống cấp thoát nước, áp dụng các biện pháp tiết kiệm nhằm hạn chế thất

thoát và lãng phí. Đồng thời, Công ty chú trọng nâng cao nhận thức của người lao động về sử dụng nước tiết kiệm và hiệu quả trong quá trình làm việc hàng ngày.

Ngoài ra, Công ty cũng ưu tiên nghiên cứu và xem xét triển khai các giải pháp quản lý nước mang tính dài hạn, hướng tới việc tái sử dụng nước cho các mục đích phù hợp trong vận hành và bảo dưỡng. Thông qua các hoạt động này, Công ty thể hiện cam kết trong việc bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, giảm thiểu tác động đến môi trường và đồng hành cùng mục tiêu phát triển bền vững trong dài hạn.

## Tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường

Năm 2025, Công ty thực hiện nghiêm túc việc tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan đến bảo vệ môi trường trong toàn bộ hoạt động kinh doanh. Công ty chấp hành đầy đủ các yêu cầu về quản lý chất thải, sử dụng nhiên liệu, an toàn hàng hải cũng như phòng ngừa ô nhiễm trong quá trình khai thác đội tàu và vận hành các cơ sở làm việc. Các hoạt động khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa tàu được thực hiện theo đúng quy định chuyên ngành, bảo đảm hạn chế rủi ro phát sinh sự cố môi trường. Đồng thời, Công ty thường xuyên rà soát, cập nhật các quy định pháp luật mới liên quan đến môi trường và an toàn hàng hải, kết hợp với công tác đào tạo, tuyên truyền nhằm nâng cao ý thức tuân thủ cho người lao động. Trong năm, Công ty không ghi nhận các vụ việc vi phạm nghiêm trọng về môi trường, qua đó thể hiện cam kết thực hiện trách nhiệm pháp lý và bảo vệ môi trường trong hoạt động vận tải hành khách đường biển.



## Chính sách liên quan đến người lao động

Công ty xác định người lao động là nền tảng quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững. Trước đặc thù hoạt động vận tải hành khách đường biển theo tuyến cố định với yêu cầu cao về an toàn, kỷ luật lao động và trình độ chuyên môn, Công ty chú trọng xây dựng và triển khai các chính sách nhân sự toàn diện nhằm thu hút, duy trì và phát triển đội ngũ lao động chất lượng. Các chế độ về tiền lương, phúc lợi, bảo hiểm và điều kiện làm việc được thực hiện đầy đủ theo quy định pháp luật, bảo đảm quyền

lợi và sự ổn định cho người lao động, với mức thu nhập bình quân đạt 16,3 triệu đồng/người/tháng. Bên cạnh đó, Công ty trang bị đầy đủ phương tiện bảo hộ lao động, tổ chức huấn luyện về an toàn lao động và an toàn hàng hải, cùng lúc đẩy mạnh các chương trình đào tạo nâng cao chuyên môn, kỹ năng nghề nghiệp và kỹ năng mềm, tạo điều kiện để người lao động phát triển nghề nghiệp lâu dài và gắn bó với Công ty.

## Báo cáo liên quan đến trách nhiệm đối với cộng đồng địa phương

Bên cạnh hoạt động kinh doanh, Công ty chú trọng thực hiện trách nhiệm đối với cộng đồng địa phương thông qua các chương trình an sinh xã hội thiết thực và ý nghĩa. Công ty đã tổ chức chương trình Trung Thu dành cho thiếu nhi tại các địa bàn hoạt động, góp phần mang lại niềm vui và động viên tinh thần cho các em nhỏ. Đồng thời, Công ty triển khai hoạt động trao tặng sách và văn phòng phẩm cho trường học tại xã Thổ Châu và Trường Đại học Y Dược Cần

Thơ, nhằm hỗ trợ điều kiện học tập, khuyến khích tinh thần học tập và chia sẻ khó khăn với học sinh, sinh viên. Thông qua các hoạt động này, Công ty thể hiện cam kết đồng hành cùng cộng đồng địa phương, góp phần nâng cao chất lượng đời sống xã hội và khẳng định trách nhiệm của doanh nghiệp đối với sự phát triển bền vững của cộng đồng nơi Công ty hoạt động.



## Báo cáo liên quan đến hoạt động thị trường vốn xanh theo hướng dẫn của UBCKNN

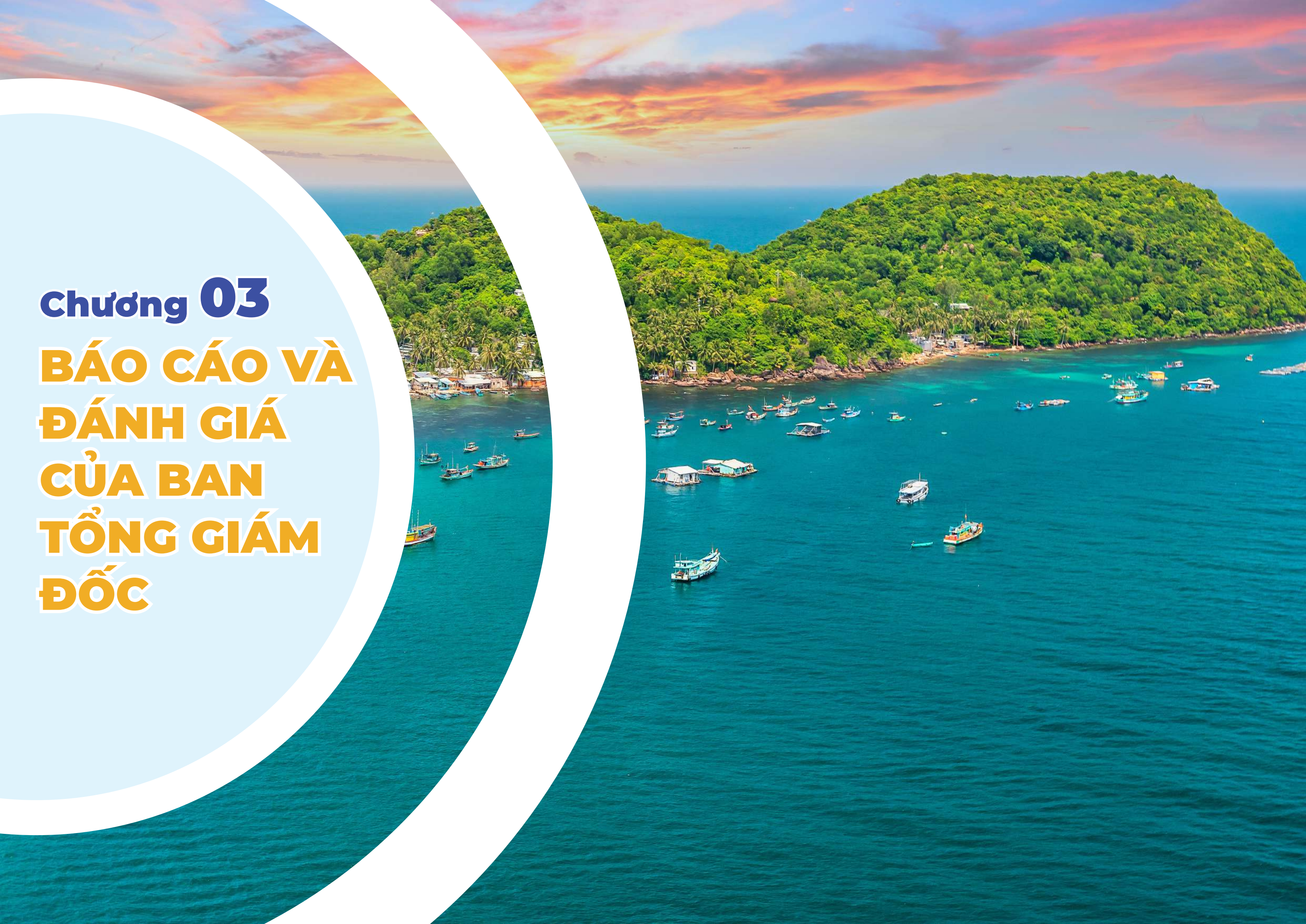
Trong năm 2025, thị trường vốn xanh tiếp tục khẳng định vai trò ngày càng quan trọng trong hệ thống tài chính toàn cầu, trở thành kênh huy động nguồn lực hiệu quả cho các dự án và hoạt động kinh doanh hướng đến bảo vệ môi trường cùng với phát triển bền vững. Thông qua các công cụ như trái phiếu xanh, cổ phiếu xanh và các quỹ đầu tư theo tiêu chí ESG, thị trường vốn xanh góp phần định hướng dòng vốn vào những lĩnh vực giảm phát thải, sử dụng hiệu quả tài nguyên và hạn chế tác động tiêu cực đến hệ sinh thái, đồng thời thúc đẩy tăng trưởng dài hạn cho doanh nghiệp.

Hiện tại, Công ty chưa tham gia trực tiếp vào các công cụ của thị trường vốn xanh; tuy nhiên, định hướng phát triển bền vững đã và đang được lồng ghép xuyên suốt trong chiến lược hoạt động. Công ty chú

trọng triển khai các giải pháp thân thiện với môi trường như tối ưu hóa quy trình vận hành nhằm tiết kiệm năng lượng, từng bước giảm phát thải, cũng như ưu tiên sử dụng các nguồn nhiên liệu và vật tư có tác động thấp đến môi trường. Những nỗ lực này không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và kiểm soát chi phí, mà còn tạo nền tảng cần thiết để Công ty từng bước tiếp cận thị trường vốn xanh trong giai đoạn tới.

Thông qua việc kiên định theo đuổi các mục tiêu phát triển bền vững, Công ty thể hiện cam kết đáp ứng các chuẩn mực môi trường ngày càng cao, từ đó gia tăng mức độ hấp dẫn đối với các nhà đầu tư, đặc biệt là nhóm nhà đầu tư quan tâm đến các yếu tố môi trường, xã hội cùng quản trị trong năm 2025 và các năm tiếp theo.





**Chương 03**  
**BÁO CÁO VÀ**  
**ĐÁNH GIÁ**  
**CỦA BAN**  
**TỔNG GIÁM**  
**ĐỐC**

## ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

### Bối cảnh thị trường và các yếu tố thuận lợi

Năm 2025, môi trường kinh doanh của Công ty chịu tác động đồng thời từ sự phục hồi mạnh mẽ của ngành du lịch và sự gia tăng cạnh tranh gay gắt từ các doanh nghiệp cùng ngành. Trong đó, xu hướng phục hồi của du lịch nội địa, đặc biệt tại các điểm đến biển đảo, đã tạo nền tảng thuận lợi cho sự gia tăng tổng cầu của toàn thị trường khai thác.

Theo ghi nhận của ngành du lịch, lượng khách đến các địa bàn trọng điểm như Phú Quốc và các khu vực đảo lân cận tiếp tục tăng trưởng tích cực. Riêng Phú Quốc trong năm 2025 đã đón hơn 7,6 triệu lượt khách, góp phần thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hành khách từ đất liền ra đảo và giữa các đảo trong khu vực. Sự gia tăng nhu cầu du lịch biển đảo, cùng với xu hướng du lịch trải nghiệm thiên nhiên và nghỉ dưỡng ven biển ngày càng phổ biến, đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động khai thác của Công ty.

Bên cạnh sự phục hồi của thị trường du lịch, các chính sách thúc đẩy du lịch nội địa, đầu tư phát triển hạ tầng giao thông và quảng bá điểm đến của các địa phương cũng góp phần hỗ trợ tích cực cho hoạt động của ngành vận tải hành khách ven biển theo tuyến cố định. Những yếu tố này giúp số lượt vận chuyển hành khách của Công ty được cải thiện, đồng thời nâng cao hiệu suất khai thác của đội tàu trên các tuyến vận tải chính.

Trong bối cảnh đó, Công ty tiếp tục phát huy các lợi thế sẵn có về thương hiệu, kinh nghiệm vận hành và mạng lưới tuyến khai thác



để duy trì hoạt động ổn định và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Việc tổ chức khai thác linh hoạt, phân bổ công suất đội tàu phù hợp với nhu cầu thực tế của từng tuyến đã giúp Công ty tận dụng tốt cơ hội từ sự phục hồi của thị trường du lịch biển đảo.

Song song với hoạt động vận tải cốt lõi, Công ty cũng tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động bán vé và quản lý hành khách. Hệ thống bán vé trực tuyến và việc cập nhật đầy đủ thông tin các tuyến tàu trên website đã giúp hành khách dễ dàng tiếp cận thông tin, đặt vé và thanh toán thuận tiện hơn. Việc áp dụng các giải pháp công nghệ này không chỉ góp phần nâng cao trải nghiệm của khách hàng mà còn giúp giảm thiểu sai sót trong quá trình vận hành và cải thiện hiệu quả quản lý.

Ngoài ra, Công ty tiếp tục khai thác và phát triển các dịch vụ hậu cần, tiện ích tại cảng như khu ẩm thực, khu nghỉ ngơi và các dịch vụ phục vụ hành khách. Những hoạt động này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ tổng thể, đồng thời tạo thêm nguồn thu bổ sung bên cạnh hoạt động vận tải chính.

Với nền tảng hoạt động được xây dựng qua nhiều năm, cùng với lợi thế về cơ cấu vốn và khả năng duy trì thanh khoản ổn định, Công ty tiếp tục đảm bảo năng lực tài chính vững chắc để duy trì hoạt động kinh doanh an toàn trong bối cảnh thị trường có nhiều biến động.

## ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

### Các yếu tố khó khăn và thách thức trong năm 2025

Bên cạnh những thuận lợi từ sự phục hồi của ngành du lịch và nhu cầu vận tải hành khách gia tăng, hoạt động kinh doanh của Công ty trong năm 2025 cũng phải đối mặt với nhiều thách thức từ môi trường kinh doanh và đặc thù của ngành vận tải hành khách đường biển theo tuyến cố định.

Trước hết, yếu tố thời tiết tiếp tục là một trong những rủi ro lớn đối với hoạt động khai thác. Trong năm 2025, tình hình bão, áp thấp nhiệt đới và biển động tại khu vực Nam Bộ và vùng biển Tây Nam diễn biến phức tạp hơn so với thông lệ nhiều năm trước. Những điều kiện thời tiết bất lợi này đã ảnh hưởng trực tiếp đến tần suất khai thác tàu trên một số tuyến vận tải. Nhiều thời điểm Công ty buộc phải tạm ngưng hoạt động nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách và phương tiện. Việc gián đoạn khai thác trong các giai đoạn thời tiết xấu đã tác động nhất định đến hiệu quả vận chuyển và doanh thu của Công ty.

Bên cạnh yếu tố thiên nhiên, áp lực cạnh tranh trên thị trường khai thác ngày càng gia tăng, đặc biệt tại các tuyến trọng điểm kết nối các điểm du lịch lớn như Rạch Giá – Phú Quốc, Hà Tiên – Phú Quốc, Rạch Giá – Nam Du, Sóc Trăng – Côn Đảo và Phan Thiết – Phú Quý. Một số doanh nghiệp cùng ngành đã áp dụng các chính sách giá linh hoạt, tăng cường khuyến mãi và nâng cấp phương tiện nhằm mở rộng thị phần. Những động thái này tạo áp lực đáng kể lên môi trường cạnh tranh, buộc Công ty phải liên tục nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hiệu quả vận hành để duy trì lợi thế cạnh tranh.

Hoạt động kinh doanh của Công ty cũng chịu ảnh hưởng rõ nét từ tính mùa vụ theo tuyến cố định. Nhu cầu đi lại thường tăng mạnh vào các giai đoạn cao điểm du lịch, lễ và Tết, trong khi giảm đáng kể vào mùa mưa bão và các tháng thấp điểm. Sự phân

hóa giữa mùa cao điểm và thấp điểm khiến doanh thu và hiệu quả khai thác của Công ty không phân bổ đồng đều trong năm, gây áp lực trong việc tối ưu công suất đội tàu và kiểm soát chi phí vận hành. Ngoài ra, đặc thù của ngành vận tải hành khách ven biển cũng đặt ra thách thức trong công tác quản trị nguồn nhân lực. Hoạt động khai thác tàu yêu cầu đội ngũ thuyền viên có trình độ chuyên môn cao, kinh nghiệm thực tế và khả năng làm việc trong điều kiện môi trường khắc nghiệt. Trong bối cảnh cạnh tranh lao động ngày càng gia tăng, việc tuyển dụng và giữ chân nguồn nhân lực chất lượng cao đòi hỏi Công ty phải tiếp tục đầu tư cho đào tạo, xây dựng môi trường làm việc ổn định và phát triển đội ngũ nhân sự kế cận.

### Đánh giá tổng thể kết quả hoạt động kinh doanh năm 2025

Mặc dù môi trường kinh doanh trong năm 2025 tồn tại nhiều thách thức từ yếu tố thời tiết, cạnh tranh trong ngành và yếu tố mùa vụ, kết quả hoạt động của Công ty vẫn ghi nhận sự tăng trưởng tích cực so với năm trước và vượt các chỉ tiêu đã đề ra.

Trong năm, doanh thu thuần của Công ty đạt 421,95 tỷ đồng, tăng 10,71% so với năm 2024. Lợi nhuận sau thuế đạt 47,92 tỷ đồng, tăng 41% so với cùng kỳ và vượt kế hoạch đề ra. Kết quả này cho thấy khả năng thích ứng của Công ty trước các biến động của thị trường cũng như hiệu quả trong công tác điều hành và tổ chức khai thác.

Một điểm đáng chú ý trong kết quả năm 2025 là tốc độ tăng trưởng lợi nhuận cao hơn đáng kể so với tốc độ tăng trưởng doanh thu, phản ánh sự cải thiện về chất lượng tăng trưởng và hiệu quả vận hành. Điều này đạt được nhờ việc kiểm soát tốt giá

vốn, tối ưu hóa lịch trình khai thác và nâng cao hệ số sử dụng đội tàu trên các tuyến vận tải có nhu cầu cao.

Trong bối cảnh cạnh tranh về giá diễn ra gay gắt tại một số tuyến trọng điểm, Công ty kiên định với chiến lược tăng trưởng có chọn lọc, tập trung vào hiệu quả tài chính thay vì mở rộng thị phần bằng mọi giá. Việc không tham gia cuộc đua giảm giá toàn diện giúp Công ty bảo toàn biên lợi nhuận, duy trì chất lượng dịch vụ và đảm bảo khả năng tái đầu tư trong dài hạn. Cách tiếp cận này đã góp phần quan trọng vào việc cải thiện hiệu quả kinh doanh trong năm.

Bên cạnh đó, Công ty tiếp tục phát huy lợi thế về năng lực vận hành và kinh nghiệm khai thác các tuyến vận tải biển đảo. Việc điều chỉnh linh hoạt tần suất khai thác theo mùa vụ, kết hợp với việc tối ưu phân bổ đội tàu giữa các tuyến, đã giúp nâng cao hiệu suất khai thác và hạn chế tối đa các chi phí vận hành không cần thiết.

Kết quả kinh doanh năm 2025 cũng cho thấy nền tảng tài chính của Công ty tiếp tục được củng cố. Với cơ cấu vốn thận trọng và mức độ sử dụng đòn bẩy tài chính thấp, Công ty duy trì được khả năng thanh khoản tốt và giảm thiểu rủi ro tài chính trong bối cảnh thị trường có nhiều biến động. Đây là yếu tố quan trọng giúp Công ty duy trì sự ổn định trong hoạt động kinh doanh và tạo dư địa cho các kế hoạch đầu tư trong giai đoạn tiếp theo.

Nhìn chung, kết quả đạt được trong năm 2025 phản ánh sự cải thiện rõ rệt về hiệu quả hoạt động và chất lượng tăng trưởng của Công ty. Việc duy trì đà tăng trưởng doanh thu, cải thiện lợi nhuận và đảm bảo nền tảng tài chính vững chắc đã tạo tiền đề quan trọng để Công ty tiếp tục triển khai các định hướng phát triển trong giai đoạn tới, đồng thời củng cố vị thế cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải hành khách ven biển bằng phương tiện cao tốc.



## TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

### Cơ cấu tài sản

Đơn vị tính: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2024		Năm 2025	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
<b>Tài sản ngắn hạn</b>	<b>493.280</b>	<b>54,89%</b>	<b>520.651</b>	<b>56,77%</b>
Tiền và các khoản tương đương tiền	165.983	18,47%	7.543	0,82%
Khoản đầu tư tài chính ngắn hạn	10.000	1,11%	180.000	19,63%
Các khoản phải thu ngắn hạn	280.324	31,19%	292.858	31,93%
Hàng tồn kho	29.659	3,30%	31.706	3,46%
Tài sản ngắn hạn khác	7.314	0,81%	8.544	0,93%
<b>Tài sản dài hạn</b>	<b>405.443</b>	<b>45,11%</b>	<b>396.492</b>	<b>43,23%</b>
Các khoản phải thu dài hạn	805	0,09%	905	0,10%
Tài sản cố định	358.930	39,94%	374.637	40,85%
Tài sản dở dang dài hạn	32.275	3,59%	5.859	0,64%
Tài sản dài hạn khác	13.432	1,49%	15.091	1,64%
<b>Tổng tài sản</b>	<b>898.722</b>	<b>100%</b>	<b>917.143</b>	<b>100%</b>

Tại thời điểm cuối năm 2025, tổng tài sản của Công ty đạt 917,143 tỷ đồng, tăng 2,05% so với năm 2024, phản ánh xu hướng mở rộng quy mô tài sản ở mức thận trọng và phù hợp với định hướng phát triển ổn định. Cơ cấu tài sản tiếp tục có sự dịch chuyển theo hướng gia tăng tỷ trọng tài sản ngắn hạn, trong khi tài sản dài hạn giảm nhẹ về tỷ trọng. Cụ thể, tài sản ngắn hạn tăng 5,5%, từ 493,280 tỷ đồng lên 520,651 tỷ đồng, chiếm 56,77% tổng tài sản. Động lực chính đến từ khoản đầu tư tài chính ngắn hạn tăng mạnh từ 10 tỷ đồng lên 180 tỷ đồng (các khoản tiền gửi có kỳ hạn), cho thấy Công ty chủ động phân bổ lại nguồn vốn nhàn rỗi nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn trong ngắn hạn. Ngược lại, tiền và các khoản tương đương tiền giảm mạnh xuống còn 7,543 tỷ đồng, phản ánh việc dòng tiền được chuyển dịch sang các kênh đầu tư sinh lời cao hơn. Các khoản phải

thu ngắn hạn và hàng tồn kho tăng nhẹ, phù hợp với quy mô hoạt động kinh doanh trong năm. Tính đến cuối năm, tài sản dài hạn giảm 2,2%, từ 405,443 tỷ đồng xuống 396,492 tỷ đồng, chiếm 43,23% tổng tài sản. Trong đó, tài sản cố định tiếp tục tăng thêm gần 16 tỷ đồng, đạt 374,637 tỷ đồng, cho thấy Công ty vẫn duy trì đầu tư nâng cấp phương tiện và năng lực khai thác cốt lõi. Tài sản dở dang dài hạn giảm mạnh từ 32,275 tỷ đồng xuống 5,859 tỷ đồng, phản ánh việc hoàn tất quá trình nâng cấp các tàu Superdong IX, X, XI, XII. Các khoản phải thu dài hạn và tài sản dài hạn khác không có biến động đáng kể. Nhìn chung, cơ cấu tài sản năm 2025 thể hiện sự linh hoạt hơn trong quản trị dòng tiền, đồng thời vẫn đảm bảo duy trì nền tảng tài sản dài hạn phục vụ hoạt động kinh doanh bền vững.

### Cơ cấu nguồn vốn

Đơn vị tính: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2024		Năm 2025	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
<b>Nợ phải trả</b>	<b>14.386</b>	<b>1,60%</b>	<b>18.137</b>	<b>1,98%</b>
Nợ ngắn hạn	14.326	1,59%	18.077	1,97%
Nợ dài hạn	60	0,01%	60	0,01%
<b>Vốn chủ sở hữu</b>	<b>884.336</b>	<b>98,40%</b>	<b>899.005</b>	<b>98,02%</b>
Vốn đầu tư của chủ sở hữu	884.336	98,40%	899.005	98,02%
Nguồn kinh phí và các quỹ khác	0	0%	0	0%
<b>Tổng nguồn vốn</b>	<b>898.722</b>	<b>100%</b>	<b>917.143</b>	<b>100%</b>

Trong năm 2025, cơ cấu nguồn vốn của Công ty tiếp tục thể hiện sự ổn định và an toàn, phù hợp với định hướng duy trì chính sách tự chủ tài chính. Vốn chủ sở hữu đạt 899,005 tỷ đồng, chiếm 98,02% tổng nguồn vốn, tăng so với mức 884,336 tỷ đồng của năm 2024, phản ánh việc Công ty tiếp tục tích lũy lợi nhuận và duy trì nền tảng tài chính vững chắc. Vốn đầu tư của chủ sở hữu giữ nguyên ở mức 664,977 tỷ đồng, cho thấy Công ty không gia tăng vốn góp trong năm mà tập trung tối ưu hiệu quả sử dụng nguồn vốn hiện có.

Song song đó, nợ phải trả của Công ty tăng nhẹ lên 18,137 tỷ đồng, tương đương 1,98% tổng nguồn vốn, chủ yếu đến từ nợ ngắn hạn. Nợ dài hạn tiếp tục duy trì ở mức rất thấp, không thay đổi so với năm trước. Với việc không phát sinh các chi phí lãi vay, Công ty hầu như không chịu áp lực về nghĩa vụ trả nợ và chi phí lãi vay, do đó đảm bảo khả năng thanh khoản an toàn và tạo dư địa tài chính thuận lợi cho việc chủ động triển khai các kế hoạch đầu tư, mở rộng hoạt động trong các giai đoạn tiếp theo.

## NHỮNG CẢI TIẾN VỀ CƠ CẤU TỔ CHỨC, CHÍNH SÁCH, QUẢN LÝ

### Công nghệ hóa – Hiện đại hóa

Hiện nay, website Công ty đã tích hợp các hệ thống bán vé trực tuyến, thanh toán online cũng như liên tục cập nhật các tin tức của Công ty, thông tin các tuyến tàu. Với việc thực hiện số hóa, các rủi ro về sai sót sẽ được giảm thiểu, việc mua vé cũng trở nên thuận lợi khi khách hàng không còn phải trực tiếp đến Công ty. Không những vậy Công ty còn ứng dụng các nền tảng số trong quản lý khai thác, tài chính – kế toán và nhân sự, Công ty từng bước nâng cao hiệu suất vận hành, giảm chi phí quản lý, đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ và khả năng đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ trong ngành vận tải hành khách.

### Hoàn thiện chất lượng dịch vụ – Ưu tiên trải nghiệm khách hàng

Với định hướng lấy khách hàng làm trung tâm, Công ty không ngừng chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ trên toàn bộ hành trình trải nghiệm của hành khách. Thông qua việc tăng cường đào tạo kỹ năng nghiệp vụ, tác phong phục vụ và thái độ chuyên nghiệp cho đội ngũ cán bộ, nhân viên, Công ty từng bước chuẩn hóa chất lượng dịch vụ. Mặt khác, các quy trình chăm sóc và hỗ trợ khách hàng cũng được rà soát, cải tiến theo hướng đơn giản, hiệu quả và kịp thời, góp phần nâng cao mức độ hài lòng, củng cố uy tín thương hiệu và tạo nền tảng vững chắc cho việc duy trì qua đó mở rộng tệp khách hàng trong dài hạn.



### Cải thiện hiệu quả – Nâng cao năng suất

Nhằm nâng cao khả năng vận hành và cải thiện hiệu quả, Công ty đã tiếp tục mở rộng các tuyến tàu, đặc biệt là sự kiện khai trương tuyến Phú Quốc – Thổ Châu. Đồng thời, Công ty đã hoàn tất quá trình nâng cấp các tàu Superdong IX, X, XI, XII, tận dụng tối đa công suất tàu, nhờ vậy đáp ứng nhu cầu đi lại của dân địa phương và khách du lịch, đặc biệt là các mùa trọng điểm.

### Quản lý nhân sự – Duy trì nguồn lực

Để đáp ứng sự phát triển không ngừng của Công ty trong thời gian qua, nguồn nhân lực cũng được tăng cường cả về số lượng lẫn chất lượng để đáp ứng những yêu cầu về nhân sự. Công ty rất chú trọng đào tạo và tạo mọi điều kiện thuận lợi để nhân viên, thuyền viên nâng cao trình độ chuyên môn, tham gia các khóa đào tạo về quản lý, tư vấn, giám sát, nâng cao chuyên môn nghiệp vụ và các kỹ năng bổ trợ khác... nhằm phục vụ, đáp ứng ngày càng tốt hơn cho công việc.

Trong năm 2025, chất lượng nhân sự được cải thiện rõ nét thông qua việc chuẩn hóa đồng bộ và nâng cao năng lực nghề nghiệp. Đồng thời, Công ty đã xây dựng được đội ngũ nhân viên, thuyền viên có tuổi đời bình quân trẻ, được đào tạo chính quy, bài bản về các lĩnh vực chuyên môn, có kiến thức tương đối toàn diện để phục vụ tốt hơn trong công việc mình phụ trách, có khả năng thích nghi nhạy bén với xu thế mới và mang tính hội nhập cao.



## KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN TRONG TƯƠNG LAI

Trong bối cảnh ngành du lịch Việt Nam tiếp tục duy trì xu hướng tăng trưởng tích cực, đặc biệt tại các khu vực biển đảo, Công ty xác định giai đoạn phát triển tiếp theo là cơ hội quan trọng để nâng cao hiệu quả khai thác, củng cố năng lực cạnh tranh và mở rộng quy mô hoạt động.

Việc Phú Quốc được lựa chọn là địa điểm tổ chức Hội nghị cấp cao APEC 2027 được kỳ vọng sẽ thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động du lịch, đầu tư hạ tầng và nhu cầu dịch vụ tại khu vực. Đây là yếu tố thuận lợi để Công ty tiếp tục phát huy lợi thế trong lĩnh vực vận tải đường thủy theo tuyến cố định, đồng thời chuẩn bị các điều kiện cần thiết nhằm đáp ứng sự gia tăng nhu cầu vận chuyển trong giai đoạn tới.

Trên cơ sở đó, Ban Tổng Giám đốc xác định kế hoạch phát triển của Công ty trong những năm tới tập trung vào các định hướng chiến lược sau:

### 01 NÂNG CAO HIỆU QUẢ KHAI THÁC VÀ HIỆN ĐẠI HÓA ĐỘI TÀU

Công ty tiếp tục ưu tiên nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu thông qua việc tối ưu hóa lịch trình vận hành, tần suất khai thác và hệ số sử dụng phương tiện trên từng tuyến vận tải. Việc điều chỉnh công suất khai thác sẽ được thực hiện linh hoạt theo nhu cầu thị trường và đặc điểm mùa vụ nhằm nâng cao hiệu suất sử dụng tàu và kiểm soát chi phí vận hành.

Song song với việc tối ưu hoạt động khai thác, Công ty triển khai kế hoạch tái cấu trúc đội tàu theo hướng hiện đại hóa và nâng cao chất lượng dịch vụ. Các phương tiện có hiệu quả khai thác thấp hoặc chi phí bảo trì cao sẽ được xem xét thanh lý hoặc chuyển đổi, trong khi một số tàu hiện hữu sẽ được nâng cấp nhằm cải thiện tiện nghi phục vụ hành khách và nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật.

Trong trung và dài hạn, Công ty dự kiến từng bước đầu tư đóng mới các tàu cao tốc thế hệ mới, có công suất lớn hơn và tiêu chuẩn kỹ thuật hiện đại hơn. Việc đầu tư phương tiện mới không chỉ nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn góp phần tối ưu chi phí nhiên liệu, giảm chi phí bảo trì và nâng cao hiệu quả khai thác trong dài hạn.

### 02 ĐẨY MẠNH CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VÀ ĐIỀU HÀNH

Ban Tổng Giám đốc xác định chuyển đổi số là một trong những động lực quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả điều hành và cải thiện trải nghiệm khách hàng.

Trong giai đoạn tới, Công ty dự kiến triển khai ứng dụng di động phục vụ đặt vé và quản lý hành trình, qua đó hoàn thiện hệ sinh thái bán hàng đa kênh và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hành khách trong quá trình tiếp cận dịch vụ. Nền tảng này sẽ tích hợp các tiện ích đặt vé, thanh toán điện tử và chương trình chăm sóc khách hàng nhằm nâng cao sự tiện lợi và tính kết nối với khách hàng.

Song song với các giải pháp phục vụ khách hàng, Công ty tiếp tục triển khai kết nối dữ liệu giữa các bộ phận vận hành, tài chính, nhân sự và kỹ thuật nhằm nâng cao tính minh bạch, rút ngắn thời gian xử lý công việc và tăng cường khả năng kiểm soát chi phí.

Thông qua việc ứng dụng công nghệ trong hoạt động kinh doanh và quản trị, Công ty hướng tới xây dựng mô hình vận hành hiện đại, linh hoạt và hiệu quả hơn.

### 03 PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG VÀ MỞ RỘNG HỆ SINH THÁI DỊCH VỤ

Bên cạnh hoạt động vận tải cốt lõi, Công ty định hướng phát triển hệ sinh thái dịch vụ gắn với vận tải biển đảo qua đó gia tăng giá trị cung cấp cho khách hàng và đa dạng hóa nguồn thu.

Trong thời gian tới, Công ty tiếp tục đầu tư và phát triển các tiện ích tại khu vực cảng do Công ty khai thác, bao gồm các dịch vụ phục vụ hành khách như khu nghỉ ngơi, khu ẩm thực và các tiện ích hỗ trợ du lịch. Các hạng mục đầu tư này góp phần nâng cao trải nghiệm hành khách và tạo thêm nguồn thu bổ trợ bên cạnh hoạt động vận tải.

Công ty cũng tiếp tục tăng cường hợp tác với các doanh nghiệp trong lĩnh vực du lịch và lữ hành nhằm phát triển các sản phẩm dịch vụ kết hợp giữa vận chuyển và các hoạt động du lịch. Việc liên kết này giúp mở rộng tệp khách hàng, nâng cao giá trị dịch vụ và cải thiện hiệu quả kinh doanh.

Trong dài hạn, Công ty nghiên cứu khả năng mở rộng hoạt động sang tuyến vận tải biển có phạm vi xa hơn hoặc các chuyến kết nối quốc tế trong khu vực, phù hợp với năng lực kỹ thuật của phương tiện và xu hướng phát triển của ngành du lịch.

### 04 CÙNG CỐ NỀN TẢNG TÀI CHÍNH VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Song song với các kế hoạch mở rộng hoạt động, Công ty tiếp tục duy trì kỷ luật tài chính và nguyên tắc quản trị thận trọng.

Với nền tảng tài chính ổn định và cơ cấu vốn an toàn, Công ty ưu tiên sử dụng nguồn vốn tích lũy từ hoạt động kinh doanh để tài trợ cho các kế hoạch đầu tư, đồng thời hạn chế sử dụng đòn bẩy tài chính ở mức cao nhằm giảm thiểu rủi ro tài chính và đảm bảo khả năng thanh khoản ổn định.

Bên cạnh mục tiêu tăng trưởng kinh doanh, Công ty tiếp tục chú trọng các hoạt động trách nhiệm xã hội và bảo vệ môi trường tại các địa phương nơi doanh nghiệp hoạt động, hướng tới mục tiêu phát triển ổn định và bền vững trong dài hạn.

Thông qua các định hướng chiến lược nêu trên, Ban Tổng Giám đốc kỳ vọng Công ty sẽ tiếp tục nâng cao hiệu quả hoạt động, củng cố vị thế thương hiệu trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy và tạo nền tảng vững chắc cho giai đoạn phát triển tiếp theo.

## GIẢI TRÌNH CỦA BAN TỔNG GIÁM ĐỐC ĐỐI VỚI Ý KIẾN KIỂM TOÁN

Ý kiến của đơn vị kiểm toán đối với Báo cáo tài chính kiểm toán năm 2025 của Công ty là ý kiến chấp nhận toàn phần. Do đó, Ban Tổng Giám đốc không giải trình gì thêm.

## BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ LIÊN QUAN ĐẾN TRÁCH NHIỆM VỀ MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI CỦA CÔNG TY

Trong quá trình hoạt động, Công ty luôn xác định việc phát triển kinh doanh cần gắn liền với trách nhiệm đối với môi trường và xã hội. Với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy, các yếu tố liên quan đến bảo vệ môi trường biển, đảm bảo an toàn vận hành và phát triển nguồn nhân lực bền vững được xem là những nội dung quan trọng trong chiến lược phát triển dài hạn của Công ty.

Trên cơ sở đó, Ban Tổng Giám đốc tiếp tục chỉ đạo triển khai các biện pháp quản lý và giám sát nhằm hạn chế các tác động môi trường phát sinh trong quá trình khai thác, đồng thời chú trọng xây dựng môi trường làm việc ổn định cho người lao động và tăng cường các hoạt động gắn kết với cộng đồng địa phương.

### Đánh giá liên quan đến vấn đề người lao động

Bên cạnh các yếu tố về môi trường, Ban Tổng Giám đốc xác định nguồn nhân lực là một trong những nền tảng quan trọng bảo đảm sự phát triển ổn định và bền vững của Công ty. Với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy, đội ngũ nhân sự không chỉ cần có trình độ chuyên môn và kỹ năng nghiệp vụ vững vàng mà còn phải đáp ứng các yêu cầu nghiêm ngặt về kỷ luật, an toàn và khả năng làm việc trong môi trường đặc thù của ngành vận tải biển.

Trong năm 2025, Công ty tiếp tục chú trọng công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ hiện có và chuẩn bị lực lượng kế cận cho các vị trí chuyên môn quan trọng. Các chương trình đào tạo được triển khai theo hướng kết hợp giữa đào tạo nghiệp vụ chuyên môn, cập nhật các quy định mới trong lĩnh vực hàng hải và bồi dưỡng kỹ năng quản lý, qua đó giúp đội ngũ nhân sự thích ứng tốt hơn với yêu cầu ngày càng cao của hoạt động khai thác và quản lý. Đối với đội ngũ thuyền viên và nhân sự trực tiếp tham gia vận hành phương tiện, Công ty đặc biệt chú trọng việc đào tạo và huấn luyện về an toàn khai thác, an toàn hàng hải và xử lý tình huống khẩn cấp. Việc nâng cao năng lực chuyên môn và ý thức kỷ luật của đội ngũ vận hành không chỉ góp phần bảo đảm an toàn cho hành khách và phương tiện

mà còn giúp nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động dịch vụ của Công ty.

Cùng với công tác đào tạo, Công ty tiếp tục duy trì môi trường làm việc ổn định, minh bạch và gắn kết, trong đó các chính sách về tiền lương, phúc lợi và chế độ làm việc được xây dựng theo hướng phù hợp với đặc thù của ngành nghề. Các chính sách này nhằm tạo điều kiện để người lao động yên tâm công tác, gắn bó lâu dài với doanh nghiệp và phát huy tối đa năng lực trong quá trình làm việc.

Công ty cũng chú trọng xây dựng văn hóa doanh nghiệp dựa trên các giá trị về kỷ luật, trách nhiệm và tinh thần hợp tác, qua đó tạo dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp và khuyến khích sự phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận. Việc duy trì môi trường làm việc tích cực không chỉ giúp nâng cao hiệu quả vận hành mà còn góp phần tăng cường sự ổn định của đội ngũ nhân sự trong dài hạn.

Thông qua các hoạt động đào tạo, phát triển nguồn nhân lực và xây dựng môi trường làm việc ổn định, Công ty từng bước hình thành đội ngũ nhân sự có nền tảng chuyên môn vững chắc, tác phong chuyên nghiệp và khả năng thích ứng với sự thay đổi của thị trường. Đây là yếu tố quan trọng góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo hoạt động khai thác ổn định và hỗ trợ mục tiêu phát triển bền vững của Công ty trong những năm tới.

### Đánh giá liên quan đến các chỉ tiêu môi trường (tiêu thụ nước, năng lượng, phát thải...)

Trong năm 2025, Công ty tiếp tục thực hiện công tác liên quan đến quản lý môi trường theo đúng các quy định của pháp luật và các tiêu chuẩn liên quan đến hoạt động vận tải đường thủy. Các hoạt động khai thác được tổ chức trên cơ sở tuân thủ nghiêm túc các yêu cầu về an toàn kỹ thuật, kiểm soát khí thải và quản lý chất thải phát sinh trong quá trình vận hành.

Công ty duy trì việc kiểm tra kỹ thuật và bảo dưỡng định kỳ đối với đội tàu nhằm đảm bảo phương tiện vận hành ổn định, an toàn và đáp ứng các yêu cầu về môi trường. Công tác kiểm tra kỹ thuật không chỉ góp phần nâng cao độ tin cậy của phương tiện mà còn giúp hạn chế các rủi ro liên quan đến rò rỉ nhiên liệu, phát sinh khí thải vượt chuẩn hoặc các tác động tiêu cực khác đến môi trường biển.

Bên cạnh đó, Công ty tiếp tục thực hiện các biện pháp quản lý và phân loại chất thải phát sinh trong quá trình khai thác theo đúng quy trình đã được xây dựng. Các loại chất thải sinh hoạt và chất thải kỹ thuật được thu gom, lưu trữ và xử lý theo

quy định, đảm bảo không gây ảnh hưởng đến môi trường xung quanh khu vực khai thác và các cảng tàu.

Đi đôi với công tác kiểm soát môi trường trong vận hành, Công ty cũng từng bước nghiên cứu và áp dụng các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng và giảm thiểu phát sinh chất thải trong quá trình khai thác. Việc tối ưu lịch trình vận hành và nâng cao hiệu suất khai thác đội tàu không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh mà còn giúp sử dụng hiệu quả hơn nguồn nhiên liệu và giảm thiểu tác động đến môi trường.

Thông qua việc duy trì các biện pháp quản lý và kiểm soát môi trường trong hoạt động khai thác, Công ty từng bước hướng tới mục tiêu vận hành an toàn, hiệu quả và thân thiện với môi trường, đồng thời thể hiện cam kết đồng hành cùng các định hướng phát triển bền vững của ngành vận tải biển.



## BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ LIÊN QUAN ĐẾN TRÁCH NHIỆM VỀ MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI CỦA CÔNG TY

### Đánh giá liên quan đến trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng địa phương

Song hành với mục tiêu phát triển hoạt động kinh doanh, Ban Tổng Giám đốc luôn xác định việc gắn kết với cộng đồng địa phương nơi doanh nghiệp hoạt động là một phần quan trọng trong định hướng phát triển bền vững của Công ty. Với đặc thù hoạt động tại các địa phương ven biển và các khu vực đảo, Công ty nhận thức rõ vai trò của mình trong việc đóng góp vào sự phát triển chung của cộng đồng.

Trong những năm qua, Công ty thường xuyên triển khai các chương trình hỗ trợ cộng đồng tại các địa phương nơi có tuyến vận tải và cảng khai thác. Các hoạt động này tập trung vào các lĩnh vực thiết thực như hỗ trợ giáo dục, chăm lo đời sống tinh thần cho trẻ em và góp phần cải thiện điều kiện sinh hoạt của người dân tại địa phương. Năm 2025, Công ty tiếp tục duy trì các chương trình an sinh xã hội, tiêu biểu như: hoạt động trao tặng sách vở, dụng cụ học tập cho học sinh tại các địa bàn hoạt động; tổ chức các chương trình vui Tết Trung Thu cho trẻ em; cũng như hỗ trợ vé tàu cho một số đối tượng có hoàn cảnh khó khăn trong những thời điểm phù hợp. Các hoạt động này tuy không mang tính quy mô lớn nhưng được triển khai đều đặn và hướng tới các đối tượng cần hỗ trợ trực tiếp, qua đó tạo ra những giá trị thiết thực cho cộng đồng.

Thông qua các chương trình hỗ trợ cộng đồng, Công ty mong muốn góp phần nâng cao điều kiện học tập và đời sống tinh thần cho người dân địa phương, đặc biệt là trẻ em tại các khu vực còn nhiều khó khăn. Đồng thời, những hoạt động này cũng giúp tăng cường mối quan hệ gắn kết giữa

doanh nghiệp với cộng đồng nơi doanh nghiệp hoạt động.

Ban Tổng Giám đốc xác định rằng trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp không chỉ thể hiện thông qua các chương trình hỗ trợ cộng đồng mà còn được phản ánh trong cách thức doanh nghiệp vận hành hoạt động kinh doanh một cách minh bạch, tuân thủ pháp luật và tôn trọng các giá trị xã hội. Vì vậy, bên cạnh các hoạt động an sinh xã hội, Công ty tiếp tục chú trọng duy trì môi trường làm việc ổn định cho người lao động, đảm bảo an toàn trong khai thác và giảm thiểu các tác động tiêu cực đến môi trường.

Trong thời gian tới, Công ty sẽ tiếp tục duy trì và từng bước mở rộng các hoạt động cộng đồng phù hợp với quy mô hoạt động của doanh nghiệp, qua đó góp phần xây dựng hình ảnh một doanh nghiệp phát triển ổn định, có trách nhiệm và gắn bó lâu dài với cộng đồng địa phương.



**CHÀO ĐÓN  
TUYẾN TÀU CAO TỐC MỚI  
PHÚ QUỐC ⇌ THỔ CHÂU**

**2H30'**  
**DI CHUYỂN**

**KHAI TRƯƠNG NGÀY 22.12.2025**



**Chương 04**  
**ĐÁNH GIÁ**  
**CỦA HỘI**  
**ĐỒNG QUẢN**  
**TRỊ VỀ HOẠT**  
**ĐỘNG CỦA**  
**CÔNG TY**

## ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

### Đánh giá của Hội đồng quản trị về các mặt hoạt động của Công ty, trong đó có đánh giá liên quan đến trách nhiệm môi trường và xã hội

Trong vai trò cơ quan quản trị cao nhất của Công ty, Hội đồng quản trị thực hiện chức năng định hướng chiến lược, giám sát hoạt động điều hành và bảo đảm sự phát triển ổn định, bền vững của doanh nghiệp. Trên cơ sở theo dõi sát sao tình hình hoạt động trong năm 2025, Hội đồng quản trị nhận định rằng Công ty đã đạt được những kết quả tích cực trên nhiều phương diện, bao gồm hoạt động kinh doanh, công tác quản trị nội bộ cũng như các hoạt động liên quan đến trách nhiệm môi trường và xã hội.

Những kết quả này không chỉ phản ánh hiệu quả trong công tác điều hành mà còn cho thấy sự chuyển dịch dần trong định hướng phát triển của Công ty từ giai đoạn củng cố nội lực sang giai đoạn chuẩn bị cho chu kỳ tăng trưởng mới.

Trong giai đoạn sau đại dịch Covid-19 đến năm 2024, Công ty xác định mục tiêu trọng tâm là duy

trì sự ổn định trong hoạt động kinh doanh, củng cố nền tảng nội tại và bảo toàn năng lực vận hành trong bối cảnh thị trường còn nhiều biến động. Với định hướng đó, Công ty tập trung giữ vững hoạt động khai thác, kiểm soát chi phí, duy trì năng lực tài chính ổn định và từng bước hoàn thiện hệ thống quản trị nội bộ.

Bước sang giai đoạn 2025 – 2030, Hội đồng quản trị xác định định hướng phát triển của Công ty chuyển sang một giai đoạn mới với phương châm đổi mới và chuyển đổi nhằm chuẩn bị cho chu kỳ tăng trưởng tiếp theo. Trong giai đoạn này, Công ty đặt mục tiêu không chỉ duy trì vị thế dẫn đầu trong lĩnh vực vận tải hành khách ven biển theo tuyến cố định mà còn từng bước mở rộng phạm vi hoạt động, nâng cao năng lực vận hành và xây dựng mô hình doanh nghiệp có quy mô và tầm vóc lớn hơn.



Theo định hướng chiến lược này, Công ty đang từng bước chuyển mình từ một doanh nghiệp chuyên khai thác vận tải hành khách và hàng hóa bằng tàu cao tốc sang mô hình doanh nghiệp có năng lực làm chủ toàn bộ chuỗi giá trị của hoạt động vận tải biển đảo, bao gồm vận hành khai thác, bảo dưỡng kỹ thuật, sửa chữa và tiến tới đóng mới các phương tiện vận tải hiện đại.

Việc chủ động trong các khâu kỹ thuật và vận hành không chỉ giúp Công ty nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu mà còn tạo nền tảng để phát triển phương tiện đa dạng hơn trong tương lai, bao gồm cả các dòng tàu cao tốc và phà cao tốc với nhiều quy mô và công suất khác nhau, phù hợp với nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường vận tải và du lịch biển đảo.

Bên cạnh hoạt động vận tải cốt lõi, Hội đồng quản trị cũng định hướng Công ty từng bước mở rộng sang mô hình cung cấp hệ sinh thái dịch vụ tích hợp, kết hợp giữa vận chuyển hành khách với các dịch vụ du lịch, lưu trú, tham quan và các tiện ích phục vụ du khách. Trong đó, hoạt động vận chuyển tiếp tục đóng vai trò trung tâm, là hạt nhân của chuỗi cung ứng dịch vụ. Việc phát triển các dịch vụ bổ trợ này không chỉ giúp nâng cao trải nghiệm của khách hàng mà còn góp phần đa dạng hóa nguồn thu và nâng cao hiệu quả kinh doanh trong dài hạn.

Gắn liền với quá trình mở rộng hoạt động, Công ty xác định ứng dụng công nghệ là yếu tố trọng tâm để tạo ra bước đột phá trong công tác vận hành và quản trị doanh nghiệp. Việc đẩy mạnh chuyển đổi số trong các hoạt động bán hàng, quản lý vận hành và quản trị nội bộ được kỳ vọng sẽ giúp nâng cao hiệu quả điều hành, tối ưu hóa chi phí và tăng cường khả năng thích ứng với những thay đổi của thị trường.

Trong bối cảnh đó, năm 2025 được xem là năm đầu tiên của giai đoạn phát triển mới, đánh dấu bước khởi đầu cho quá trình xây dựng nền tảng cho các mục tiêu chiến lược dài hạn của Công ty. Những kết quả đạt được trong năm không chỉ thể hiện sự ổn định trong hoạt động kinh doanh mà còn cho thấy những bước chuẩn bị ban đầu cho quá trình chuyển đổi và phát triển trong giai đoạn tiếp theo.



# ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

## Hoạt động kinh doanh

Trên cơ sở theo dõi và giám sát hoạt động trong năm 2025, Hội đồng quản trị đánh giá rằng Công ty đã duy trì được sự ổn định trong hoạt động kinh doanh đồng thời ghi nhận sự cải thiện đáng kể về hiệu quả hoạt động so với các năm trước.

Trong năm 2025, doanh thu và lợi nhuận của Công ty đều đạt mức tăng trưởng tích cực so với năm 2024 và vượt các chỉ tiêu kế hoạch đã đề ra. Kết quả này phản ánh sự phục hồi của thị trường khai thác sau giai đoạn khó khăn trước đó, đồng thời cho thấy hiệu quả của các giải pháp điều hành được triển khai trong thời gian qua.

Theo đánh giá của Hội đồng quản trị, một trong những yếu tố quan trọng góp phần vào kết quả này là sự cải thiện trong hiệu quả khai thác đội tàu và việc tổ chức vận hành linh hoạt trên các tuyến vận tải. Công ty đã chủ động điều chỉnh tần suất khai thác, phân bổ phương tiện phù hợp với nhu cầu của từng tuyến, qua đó nâng cao hệ số sử dụng phương tiện và cải thiện hiệu quả kinh doanh.

Bên cạnh yếu tố nội tại, môi trường thị trường trong năm 2025 cũng có những chuyển biến tích cực, đặc biệt là sự phục hồi của ngành du lịch biển đảo. Nhu cầu di chuyển của hành khách trên các tuyến kết nối các điểm du lịch trọng điểm như Phú Quốc, Nam Du, Lại Sơn, Côn Đảo, Phú Quý có sự tăng trưởng, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động khai thác của Công ty.

Tuy nhiên, Hội đồng quản trị cũng nhận định rằng môi trường kinh doanh của Công ty vẫn tồn tại nhiều thách thức. Cạnh tranh trên các tuyến trọng điểm tiếp tục diễn ra gay gắt khi các doanh nghiệp cùng ngành gia tăng đầu tư phương tiện và triển

khai nhiều chính sách giá linh hoạt nhằm mở rộng thị phần. Bên cạnh đó, các yếu tố khách quan như điều kiện thời tiết bất lợi và biến động chi phí nhiên liệu cũng tạo ra những áp lực nhất định đối với hiệu quả khai thác.

Trong bối cảnh đó, việc Công ty vẫn duy trì được mức tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận được Hội đồng quản trị đánh giá là một tín hiệu tích cực, phản ánh năng lực thích ứng của doanh nghiệp trước các biến động của thị trường.

Quan trọng hơn, kết quả kinh doanh năm 2025 cho thấy chất lượng tăng trưởng của Công ty đã được cải thiện, khi tốc độ tăng trưởng lợi nhuận cao hơn tốc độ tăng trưởng doanh thu. Điều này cho thấy hiệu quả khai thác được nâng cao và công tác kiểm soát chi phí vận hành đã phát huy hiệu quả.

Hội đồng quản trị cho rằng kết quả đạt được trong năm 2025 không chỉ mang ý nghĩa tích cực về mặt tài chính mà còn góp phần củng cố nền tảng cho giai đoạn phát triển tiếp theo của Công ty. Việc duy trì được hiệu quả hoạt động và sự ổn định về tài chính là điều kiện quan trọng để Công ty triển khai các kế hoạch đầu tư và chuyển đổi trong giai đoạn 2025 – 2030.

Từ góc độ quản trị, Hội đồng quản trị đánh giá rằng Công ty đã có những bước đi thận trọng và phù hợp trong việc cân bằng giữa mục tiêu tăng trưởng và yêu cầu đảm bảo an toàn tài chính. Cách tiếp cận này giúp Công ty duy trì được nền tảng hoạt động ổn định trong bối cảnh thị trường còn nhiều biến động, đồng thời tạo dư địa cho các bước phát triển tiếp theo.

## Hoạt động quản trị nội bộ

Bên cạnh kết quả kinh doanh, Hội đồng quản trị đánh giá rằng trong năm 2025 Công ty đã tiếp tục duy trì và củng cố hệ thống quản trị nội bộ theo hướng ngày càng minh bạch, đồng bộ và hiệu quả hơn, phù hợp với yêu cầu quản trị của doanh nghiệp niêm yết trên thị trường chứng khoán.

Trong năm, Công ty tiếp tục rà soát và hoàn thiện các quy chế quản trị nội bộ, quy trình nghiệp vụ và cơ chế phối hợp giữa các bộ phận trong hệ thống điều hành. Các quy định nội bộ được cập nhật nhằm đảm bảo phù hợp với các quy định của pháp luật hiện hành cũng như đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về tính minh bạch và hiệu quả trong quản trị doanh nghiệp.

Hội đồng quản trị đánh giá cao việc duy trì kỷ luật quản trị và nguyên tắc kiểm soát nội bộ, đặc biệt trong các lĩnh vực trọng yếu như quản lý tài chính, quản lý vận hành đội tàu và công tác quản trị rủi ro. Việc thực hiện nghiêm túc các quy trình quản lý và kiểm soát nội bộ góp phần nâng cao hiệu quả vận hành, đồng thời hạn chế các rủi ro có thể phát sinh trong hoạt động kinh doanh.

Song song với việc hoàn thiện hệ thống quản trị, Công ty cũng thực hiện nghiêm túc nghĩa vụ công bố thông tin và tuân thủ các quy định của pháp luật đối với doanh nghiệp niêm yết. Các thông tin liên quan đến hoạt động của Công ty được công bố đầy đủ và kịp thời theo quy định, qua đó bảo

đảm quyền lợi hợp pháp của cổ đông và các bên liên quan.

Hội đồng quản trị nhận định rằng việc duy trì tính minh bạch trong công tác quản trị và công bố thông tin là yếu tố quan trọng giúp củng cố niềm tin của cổ đông, nhà đầu tư và các đối tác đối với hoạt động của Công ty.

Trong bối cảnh Công ty đang bước vào giai đoạn phát triển mới với định hướng mở rộng quy mô hoạt động và từng bước chuyển đổi mô hình kinh doanh, hệ thống quản trị nội bộ đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo quá trình chuyển đổi được triển khai một cách hiệu quả và kiểm soát được các rủi ro phát sinh.

Do đó, Hội đồng quản trị tiếp tục định hướng Công ty nâng cao chất lượng quản trị doanh nghiệp theo các chuẩn mực quản trị hiện đại, tăng cường ứng dụng công nghệ trong công tác quản trị và điều hành, đồng thời nâng cao năng lực quản trị rủi ro nhằm đảm bảo sự phát triển ổn định và bền vững trong dài hạn.

Theo đánh giá của Hội đồng quản trị, những cải thiện trong công tác quản trị nội bộ trong thời gian qua đã góp phần quan trọng vào việc nâng cao hiệu quả hoạt động chung của Công ty, đồng thời tạo nền tảng vững chắc cho việc triển khai các chiến lược phát triển trong giai đoạn tiếp theo.

## ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

### Công tác liên quan đến môi trường và xã hội

Bên cạnh các mục tiêu về tăng trưởng và hiệu quả kinh doanh, Hội đồng quản trị xác định việc thực hiện trách nhiệm đối với môi trường và xã hội là một trong những yếu tố quan trọng trong định hướng phát triển bền vững của Công ty. Với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách bằng đường thủy, các vấn đề liên quan đến bảo vệ môi trường biển, an toàn khai thác và trách nhiệm đối với cộng đồng địa phương luôn được Hội đồng quản trị quan tâm và giám sát trong quá trình quản trị doanh nghiệp.

Trong năm 2025, Hội đồng quản trị đánh giá rằng Công ty đã duy trì việc thực hiện các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động khai thác theo đúng quy định của pháp luật và các tiêu chuẩn liên quan. Công tác kiểm tra kỹ thuật định kỳ đối với đội tàu được triển khai nghiêm túc nhằm đảm bảo phương tiện vận hành an toàn, ổn định và hạn chế các tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình khai thác.

Công ty đã từng bước áp dụng các giải pháp kỹ thuật và quản lý nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng nhiên liệu, kiểm soát phát thải kết hợp với sử dụng tài nguyên theo hướng tiết kiệm, hiệu quả hơn. Những giải pháp này không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả vận hành của đội tàu mà còn phù hợp với xu hướng phát triển bền vững của ngành vận tải biển.

Bên cạnh yếu tố môi trường, Hội đồng quản trị cũng đánh giá cao các hoạt động liên quan đến trách

nhiệm xã hội của doanh nghiệp. Trong quá trình hoạt động, Công ty đã duy trì sự gắn kết với các địa phương nơi doanh nghiệp khai thác các tuyến vận tải thông qua các hoạt động hỗ trợ cộng đồng và các chương trình an sinh xã hội phù hợp với quy mô hoạt động của doanh nghiệp.

Các chương trình hỗ trợ cộng đồng, đặc biệt trong lĩnh vực giáo dục và chăm lo đời sống tinh thần cho trẻ em tại các địa bàn khai thác đã góp phần tạo dựng hình ảnh doanh nghiệp có trách nhiệm và gắn bó với cộng đồng. Hội đồng quản trị nhận thấy những hoạt động này không chỉ mang ý nghĩa xã hội mà còn góp phần củng cố mối quan hệ lâu dài giữa doanh nghiệp và cộng đồng địa phương.

Từ góc độ quản trị, Hội đồng quản trị nhận định rằng việc lồng ghép các yếu tố môi trường và xã hội vào quá trình quản trị doanh nghiệp là cần thiết để đảm bảo sự phát triển bền vững trong dài hạn. Do đó, Hội đồng quản trị tiếp tục định hướng Công ty duy trì các hoạt động quản lý môi trường trong vận hành, nâng cao ý thức trách nhiệm xã hội và tăng cường các hoạt động gắn kết với cộng đồng phù hợp với quy mô phát triển của doanh nghiệp.

Trong giai đoạn phát triển tiếp theo, Hội đồng quản trị sẽ tiếp tục giám sát việc triển khai các hoạt động liên quan đến môi trường và xã hội, đảm bảo các yếu tố phát triển bền vững được tích hợp trong chiến lược phát triển chung của Công ty.

## ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA BAN TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY

Trong năm 2025, Hội đồng quản trị đã thực hiện chức năng giám sát đối với hoạt động điều hành của Ban Tổng Giám đốc theo quy định của pháp luật, Điều lệ công ty và các quy chế quản trị nội bộ. Trên cơ sở theo dõi tình hình hoạt động của doanh nghiệp trong năm, Hội đồng quản trị đánh giá rằng Ban Tổng Giám đốc đã nghiêm túc thực hiện các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông và của Hội đồng quản trị.

Ban Tổng Giám đốc đã tổ chức triển khai các nhiệm vụ điều hành theo đúng định hướng chiến lược của Công ty, đồng thời chủ động điều chỉnh các giải pháp quản lý và vận hành phù hợp với diễn biến của thị trường. Trong bối cảnh ngành vận tải hành khách đường thủy vẫn chịu tác động từ nhiều yếu tố như cạnh tranh trong ngành, biến động chi phí và điều kiện thời tiết, Ban Điều hành đã duy trì được sự ổn định trong hoạt động khai thác và đảm bảo hiệu quả vận hành của doanh nghiệp.

Hội đồng quản trị ghi nhận vai trò của Tổng Giám đốc trong việc điều phối hoạt động của Ban Điều hành và các bộ phận quản lý trong Công ty. Các hoạt động điều hành được triển khai theo hướng tăng cường hiệu quả khai thác, tối ưu hóa nguồn lực và nâng cao chất lượng quản lý vận hành. Sự phối hợp giữa các bộ phận trong hệ thống điều hành được duy trì ổn định, góp phần đảm bảo hoạt động của Công ty được triển khai thông suốt và hiệu quả.

Kết quả kinh doanh đạt được trong năm 2025 cho thấy các giải pháp điều hành đã phát huy hiệu quả khi doanh thu và lợi nhuận của Công ty đều ghi nhận mức tăng trưởng tích cực so với năm

trước và vượt các chỉ tiêu kế hoạch đã đề ra. Theo đánh giá của Hội đồng quản trị, kết quả này phản ánh năng lực điều hành của Ban Tổng Giám đốc trong việc tổ chức khai thác, quản lý chi phí và tận dụng các cơ hội của thị trường.

Bên cạnh hoạt động kinh doanh, Ban Tổng Giám đốc cũng đã chú trọng củng cố nền tảng quản trị nội bộ và duy trì các nguyên tắc quản trị doanh nghiệp phù hợp với yêu cầu của công ty niêm yết. Công tác quản lý và kiểm soát nội bộ được duy trì ổn định, đảm bảo các hoạt động của Công ty được triển khai minh bạch, tuân thủ các quy định của pháp luật và bảo vệ quyền lợi của cổ đông.

Hội đồng quản trị cũng ghi nhận nỗ lực của Ban Tổng Giám đốc trong việc chuẩn bị các điều kiện cần thiết cho giai đoạn phát triển tiếp theo của Công ty. Trong bối cảnh doanh nghiệp đang bước vào giai đoạn chuyển đổi nhằm hướng tới chu kỳ tăng trưởng mới, Ban Điều hành đã từng bước chuẩn bị các nền tảng về tổ chức, nguồn lực và hệ thống vận hành nhằm hỗ trợ việc triển khai các định hướng chiến lược trong giai đoạn 2025 – 2030.

Trên cơ sở kết quả giám sát trong năm 2025, Hội đồng quản trị đánh giá rằng Ban Tổng Giám đốc đã hoàn thành tốt nhiệm vụ điều hành được giao, đảm bảo hoạt động của Công ty được triển khai phù hợp với các định hướng chiến lược đã được Đại hội đồng cổ đông và Hội đồng quản trị thông qua. Những kết quả đạt được trong năm đã góp phần củng cố nền tảng hoạt động của doanh nghiệp và tạo tiền đề thuận lợi cho việc triển khai các kế hoạch phát triển trong giai đoạn tiếp theo.

## CÁC KẾ HOẠCH, ĐỊNH HƯỚNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TRONG NĂM 2026

Đơn vị tính: Triệu đồng

Chi tiêu	Thực hiện 2025	Kế hoạch 2026	%KH 2026/TH 2025
Vốn điều lệ	664.977	664.977	100%
Doanh thu thuần	421.949	483.716	114,64%
Lợi nhuận sau thuế	47.918	47.998	100,17%
Cổ tức (%) (*)	5%	5%	100%

(\*) Công ty dự kiến chi trả cổ tức năm 2025 bằng tiền mặt và sẽ trình phương án này để xin ý kiến tại cuộc họp ĐHĐCĐ thường niên 2026 sắp tới.

### Thông điệp chiến lược của Hội đồng quản trị

Quá trình phát triển của Công ty trong những năm gần đây đã trải qua một giai đoạn điều chỉnh quan trọng. Trong giai đoạn sau dịch Covid-19 đến 2024, mục tiêu trọng tâm của doanh nghiệp là duy trì sự ổn định trong hoạt động kinh doanh, củng cố năng lực nội tại và đảm bảo khả năng khai thác hiệu quả các tuyến vận tải hiện hữu. Nhờ đó, doanh nghiệp từng bước phục hồi hoạt động kinh doanh và củng cố các yếu tố nền tảng cần thiết cho sự phát triển lâu dài.

Trên cơ sở những kết quả đạt được trong giai đoạn này, năm 2025 là thời điểm bắt đầu triển khai các định hướng phát triển mới, nhằm chuẩn bị cho chu kỳ tăng trưởng tiếp theo của doanh nghiệp.

Bước sang năm 2026, Công ty xác định đây là năm tiếp tục củng cố và hoàn thiện các nền tảng chiến lược của Công ty, tạo điều kiện để

doanh nghiệp từng bước mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao năng lực cạnh tranh trong những năm tiếp theo.

Trong bối cảnh ngành du lịch biển đảo của Việt Nam được dự báo tiếp tục duy trì xu hướng phát triển tích cực, đặc biệt với việc Phú Quốc được lựa chọn là địa điểm tổ chức Hội nghị cấp cao APEC năm 2027, Hội đồng quản trị đánh giá đây là cơ hội quan trọng để Công ty nâng cao năng lực vận hành và chuẩn bị cho giai đoạn phát triển mới.

Năm 2026 không chỉ là năm tăng trưởng về kết quả kinh doanh mà còn là năm củng cố năng lực của doanh nghiệp trên nhiều phương diện, bao gồm vận hành, quản trị và phát triển dịch vụ, nhằm tạo nền tảng cho giai đoạn phát triển với quy mô lớn hơn trong tương lai.

### Tầm nhìn phát triển của doanh nghiệp trong giai đoạn mới

Trên cơ sở đánh giá xu hướng phát triển của ngành du lịch và vận tải biển đảo, Hội đồng quản trị nhận định rằng giai đoạn phát triển tiếp theo của Công ty không chỉ đơn thuần là mở rộng quy mô hoạt động vận tải mà còn là quá trình nâng cao vai trò của doanh nghiệp trong chuỗi giá trị của ngành du lịch biển đảo.

Trong mô hình hoạt động trước đây, Công ty chủ yếu tập trung vào việc khai thác các tuyến vận tải hành khách bằng tàu cao tốc giữa đất liền và các khu vực đảo. Mô hình này đã giúp doanh nghiệp xây dựng được vị thế nhất định trên thị trường và tạo dựng nền tảng hoạt động ổn định trong nhiều năm qua.

Tuy nhiên, cùng với sự phát triển của ngành du lịch biển đảo và sự thay đổi trong nhu cầu của du khách, Hội đồng quản trị cho rằng doanh nghiệp cần từng bước mở rộng phạm vi hoạt động của mình theo hướng tham gia sâu hơn vào các hoạt động dịch vụ liên quan đến du lịch biển đảo. Khi nhu cầu của khách hàng ngày càng đa dạng, việc cung cấp các dịch vụ bổ trợ bên cạnh hoạt động vận tải sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao giá trị dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Theo định hướng này, hoạt động vận tải hành khách vẫn tiếp tục giữ vai trò nền tảng trong mô

hình phát triển của Công ty, đồng thời là cơ sở để mở rộng các hoạt động dịch vụ khác. Việc phát triển các dịch vụ bổ trợ sẽ được triển khai theo hướng thận trọng và phù hợp với năng lực vận hành của doanh nghiệp, đảm bảo sự cân bằng giữa mở rộng hoạt động và duy trì hiệu quả kinh doanh.

Khi doanh nghiệp từng bước mở rộng vai trò của mình trong chuỗi giá trị của ngành du lịch biển đảo, khả năng khai thác thị trường và mức độ gắn kết với khách hàng cũng sẽ được nâng cao. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp tạo ra các nguồn giá trị gia tăng mới mà còn góp phần củng cố vị thế của Công ty trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy.

Trên cơ sở đó, định hướng giai đoạn phát triển tiếp theo của Công ty theo mục tiêu xây dựng mô hình doanh nghiệp vận tải và dịch vụ biển đảo có năng lực vận hành toàn diện, trong đó hoạt động vận tải tiếp tục giữ vai trò trung tâm, đồng thời được hỗ trợ bởi các dịch vụ bổ trợ ngày càng hoàn thiện.

Việc từng bước hình thành mô hình phát triển này sẽ giúp Công ty nâng cao khả năng thích ứng với những thay đổi của thị trường, đồng thời tạo nền tảng cho sự phát triển ổn định trong dài hạn.



## CÁC KẾ HOẠCH, ĐỊNH HƯỚNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TRONG NĂM 2026

### Các trụ cột chiến lược trong giai đoạn phát triển tiếp theo

Trên cơ sở tầm nhìn phát triển đã được xác lập, định hướng quá trình phát triển của Công ty trong giai đoạn tiếp theo sẽ được triển khai dựa trên một số trụ cột chiến lược trọng tâm. Những trụ cột này không chỉ định hình hướng đi của doanh nghiệp trong trung và dài hạn mà còn tạo nền tảng để nâng cao năng lực vận hành và củng cố vị thế của Công ty trong lĩnh vực vận tải hành khách đường thủy theo tuyến cố định.



#### 01 HIỆN ĐẠI HÓA VÀ ĐA DẠNG HÓA HỆ THỐNG PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI

Một trong những định hướng quan trọng trong chiến lược phát triển của Công ty là tiếp tục hiện đại hóa và đa dạng hóa đội phương tiện vận tải. Trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển hành khách tại các khu vực biển đảo ngày càng gia tăng, việc xây dựng đội phương tiện vận tải có cấu trúc phù hợp với đặc điểm của từng tuyến khai thác sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động. Theo định hướng này, Công ty sẽ tiếp tục duy trì, nâng cấp và khai thác hiệu quả đội tàu cao tốc hiện có, đồng thời từng bước nghiên cứu khả năng

phát triển thêm, triển khai các loại phương tiện vận tải có quy mô và cấu hình khác nhau. Việc đa dạng hóa phương tiện giúp doanh nghiệp linh hoạt hơn trong việc tổ chức khai thác các tuyến vận tải, qua đó nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu của thị trường. Trong dài hạn, định hướng đội phương tiện của Công ty được phát triển theo hướng hiện đại, phù hợp với đặc điểm vận hành của từng tuyến và tối ưu hiệu suất khai thác, nhằm đảm bảo sự cân bằng giữa hiệu quả kinh tế và chất lượng dịch vụ.



#### 02 PHÁT HUY CÁC LỢI THẾ NỀN TẢNG CỦA DOANH NGHIỆP

Song song với các định hướng chiến lược nêu trên, Hội đồng quản trị xác định việc phát huy các lợi thế nền tảng của doanh nghiệp là yếu tố quan trọng nhằm đảm bảo quá trình phát triển trong giai đoạn mới được triển khai trên cơ sở ổn định và bền vững. Một trong những lợi thế quan trọng của Công ty là vị thế thương hiệu đã được xây dựng trong nhiều năm qua trên thị trường hoạt động. Với kinh nghiệm khai thác hơn 20 năm và mạng lưới tuyến vận tải kết nối các khu vực du lịch biển đảo trọng điểm, thương hiệu của Công ty đã tạo được sự nhận diện và niềm tin đối với hành khách cũng như các đối tác trong ngành du lịch.

Bên cạnh lợi thế về thương hiệu, Công ty cũng sở hữu nền tảng tài chính ổn định và cơ cấu vốn an toàn, đây là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp duy trì khả năng chủ động trong việc triển khai các kế hoạch đầu tư và phát triển trong dài hạn. Ngoài ra, đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm trong lĩnh vực vận tải biển đảo cũng là một trong những nguồn lực quan trọng của Công ty. Trong bối cảnh ngành vận tải hành khách đường thủy đòi hỏi tiêu chuẩn chuyên môn và an toàn ngày càng cao, việc duy trì đội ngũ nhân sự có trình độ chuyên môn vững vàng sẽ góp phần đảm bảo sự ổn định và hiệu quả trong hoạt động khai thác.



#### 03 PHÁT TRIỂN HỆ SINH THÁI DỊCH VỤ GẮN VỚI VẬN TẢI BIỂN ĐẢO

Bên cạnh việc củng cố năng lực vận tải, Công ty định hướng từng bước phát triển hệ sinh thái dịch vụ gắn với hoạt động vận tải hành khách đường thủy, qua đó mở rộng phạm vi hoạt động và gia tăng giá trị dịch vụ cung cấp cho khách hàng. Trong những năm gần đây, xu hướng phát triển của ngành du lịch biển đảo cho thấy nhu cầu của du khách ngày càng đa dạng. Bên cạnh việc di chuyển giữa các điểm đến, du khách ngày càng quan tâm nhiều hơn đến các trải nghiệm tổng thể, bao gồm dịch vụ lưu trú, tham quan, giải trí và các tiện ích du lịch đi kèm. Sự thay đổi này mở ra những cơ hội mới cho các doanh nghiệp vận tải biển đảo trong việc tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị của ngành du lịch. Trên cơ sở đánh giá xu hướng thị trường, Hội đồng quản trị nhận định rằng việc phát triển hệ sinh thái dịch vụ gắn với vận tải biển đảo sẽ giúp Công ty tận dụng tốt hơn các lợi thế sẵn có, đồng thời tạo ra các nguồn giá trị gia tăng mới trong hoạt động kinh doanh.

Theo định hướng này, hoạt động vận chuyển hành khách tiếp tục giữ vai trò nền tảng trong cấu trúc hoạt động của doanh nghiệp, đồng thời là cơ sở để phát triển các dịch vụ bổ trợ. Các dịch vụ như trung chuyển hành khách, dịch vụ tại cảng cũng như các hoạt động hợp tác với các doanh nghiệp trong lĩnh vực du lịch và lưu trú sẽ được nghiên cứu và phát triển nhằm nâng cao trải nghiệm tổng thể của hành khách. Việc phát triển các dịch vụ bổ trợ không chỉ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn góp phần đa dạng hóa nguồn thu của doanh nghiệp, giảm sự phụ thuộc vào doanh thu từ hoạt động vận tải thuần túy. Khi doanh nghiệp có thể tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị của ngành du lịch biển đảo, khả năng khai thác thị trường và mở rộng hoạt động trong dài hạn cũng sẽ được nâng cao. Việc từng bước hình thành hệ sinh thái dịch vụ gắn với vận tải biển đảo sẽ giúp Công ty nâng cao năng lực cạnh tranh và từng bước mở rộng phạm vi hoạt động trong giai đoạn phát triển tiếp theo.



#### 04 TỪNG BƯỚC NÂNG CAO NĂNG LỰC KỸ THUẬT TRONG QUẢN LÝ ĐỘI TÀU

Song song với việc phát triển đội phương tiện, Công ty cũng xác định việc tăng cường năng lực kỹ thuật trong quản lý và vận hành đội tàu là một yếu tố quan trọng trong chiến lược phát triển của doanh nghiệp. Theo định hướng này, Công ty sẽ tiếp tục nâng cao năng lực trong các hoạt động kỹ thuật liên quan đến đội tàu, bao gồm bảo trì, bảo dưỡng, sửa chữa và duy tu phương tiện vận tải thủy. Việc chủ động hơn trong các hoạt động kỹ thuật không chỉ giúp

doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý chi phí mà còn góp phần đảm bảo sự ổn định trong hoạt động khai thác. Trong dài hạn, định hướng Công ty sẽ từng bước phát triển năng lực kỹ thuật ở mức cao hơn, tiến tới xây dựng khả năng thực hiện các hoạt động kỹ thuật chuyên sâu đối với phương tiện vận tải thủy, qua đó nâng cao tính chủ động trong việc phát triển và quản lý đội tàu.

## CÁC KẾ HOẠCH, ĐỊNH HƯỚNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TRONG NĂM 2026



05

### ĐỔI MỚI CÔNG NGHỆ NHƯ ĐỘNG LỰC NÂNG CAO NĂNG LỰC VẬN HÀNH

Trong bối cảnh nền kinh tế và ngành du lịch đang bước vào giai đoạn chuyển đổi mạnh mẽ dưới tác động của công nghệ, Công ty nhận định rằng việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động kinh doanh và quản trị doanh nghiệp là yếu tố quan trọng giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty trong dài hạn.

Theo định hướng của Hội đồng quản trị, công nghệ không chỉ được xem là công cụ hỗ trợ hoạt động kinh doanh mà còn là nền tảng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu hóa các quy trình vận hành. Khi các giải pháp công nghệ được triển khai một cách đồng bộ, doanh nghiệp có thể cải thiện khả năng kiểm soát hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ và sử dụng nguồn lực hiệu quả hơn.

Trong lĩnh vực kinh doanh, Công ty tiếp tục định hướng phát triển các nền tảng bán vé và dịch vụ trực tuyến nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách trong quá trình tiếp cận dịch vụ. Việc phát triển các kênh bán hàng số không chỉ giúp nâng cao trải nghiệm khách hàng mà còn giúp doanh nghiệp mở rộng khả năng tiếp cận thị trường.

Trong hoạt động vận hành, định hướng tăng cường ứng dụng các giải pháp công nghệ nhằm hỗ trợ công tác quản lý đội tàu và kiểm soát hoạt động khai thác. Việc ứng dụng các hệ thống quản lý vận hành hiện đại sẽ giúp doanh nghiệp theo dõi hiệu suất khai thác của các tuyến vận tải, kiểm soát tiêu hao nhiên liệu và tối ưu hóa việc phân bổ nguồn lực.

Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ trong quản trị nội bộ cũng được xem là một yếu tố quan trọng

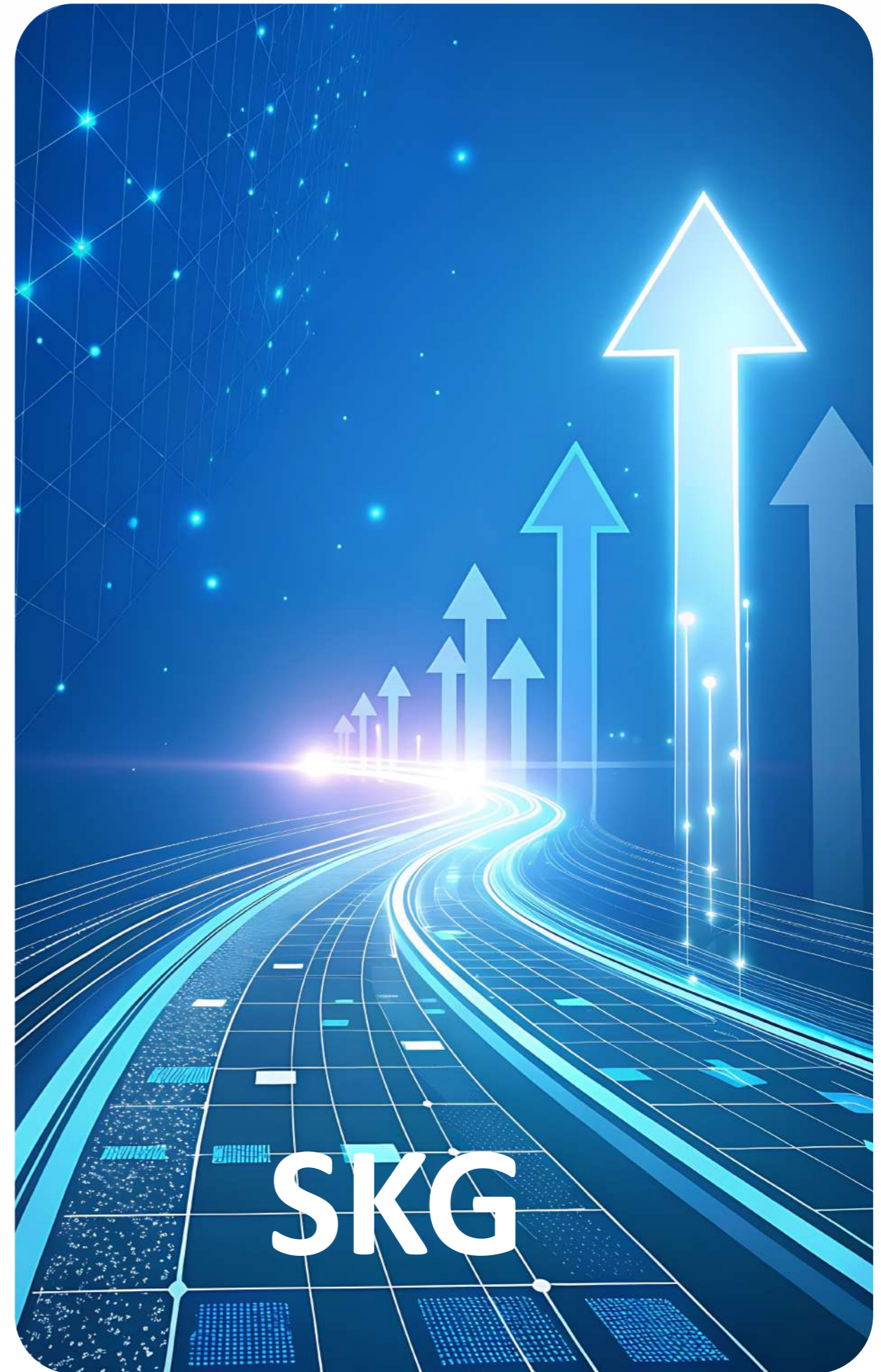
nhằm nâng cao tính minh bạch và hiệu quả trong quản lý doanh nghiệp. Các hệ thống quản trị dữ liệu và điều hành hiện đại sẽ giúp Ban Điều hành nâng cao chất lượng ra quyết định và tăng cường khả năng kiểm soát rủi ro trong hoạt động của Công ty.

Việc từng bước thúc đẩy ứng dụng công nghệ trong các hoạt động của doanh nghiệp sẽ tạo ra nền tảng quan trọng để Công ty nâng cao năng lực vận hành và thích ứng tốt hơn với những thay đổi của thị trường.

Trên cơ sở các định hướng chiến lược nêu trên, Hội đồng quản trị xác định năm 2026 là giai đoạn quan trọng trong quá trình chuẩn bị cho chu kỳ phát triển tiếp theo của Công ty. Những nền tảng được xây dựng trong năm sẽ tạo điều kiện để doanh nghiệp từng bước mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao năng lực vận hành và củng cố vị thế của mình trên thị trường.

Hội đồng quản trị tin tưởng rằng với nền tảng tài chính ổn định, vị thế thương hiệu đã được xây dựng trong nhiều năm cùng với đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm trong lĩnh vực vận tải biển đảo, Công ty sẽ tiếp tục duy trì sự ổn định trong hoạt động kinh doanh và từng bước mở rộng phạm vi hoạt động trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

Trong quá trình đó, Hội đồng quản trị sẽ tiếp tục thực hiện vai trò định hướng chiến lược và giám sát hoạt động của Ban Điều hành nhằm đảm bảo các kế hoạch phát triển của Công ty được triển khai phù hợp với mục tiêu dài hạn, đồng thời tạo ra giá trị bền vững cho cổ đông và các bên liên quan.



A serene sunset over a beach with a large light blue circle on the left containing text. The background shows a calm sea meeting a sandy beach under a sky with soft, colorful clouds. The text is positioned within the light blue circle.

**Chương 05**  
**QUẢN TRỊ**  
**CÔNG TY**

## HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

### Thành phần và cơ cấu HĐQT

Tính tại ngày 31/12/2025

STT	Thành viên	Chức vụ	Số lượng CP sở hữu	Tỷ lệ sở hữu
1	Ông Phan Hồng Phúc	Chủ tịch HĐQT	0	0%
2	Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	Phó Chủ tịch HĐQT	15.586	0,02%
3	Ông Puan Kwong Siing	Thành viên HĐQT kiêm TGD	8.531.414	12,83%
4	Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên HĐQT kiêm Phó TGD	34.756	0,05%
5	Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên HĐQT không điều hành	4.736.724	7,12%
6	Ông Bùi Tiến Đức	Thành viên HĐQT độc lập kiêm Chủ tịch UBKT	0	0%
7	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên HĐQT độc lập kiêm Thành viên UBKT	0	0%

### Các tiểu ban thuộc Hội đồng quản trị

Công ty đã thành lập Ủy ban kiểm toán trực thuộc HĐQT.

### Hoạt động của HĐQT

#### Số lượng các cuộc họp Hội đồng quản trị

STT	Thành viên HĐQT	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự
1	Ông Phan Hồng Phúc	05	100%
2	Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	05	100%
3	Ông Puan Kwong Siing	05	100%
4	Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	05	100%
5	Bà Hà Nguyệt Nhi	05	100%
6	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	05	100%
7	Ông Bùi Tiến Đức	05	100%

### Nội dung và kết quả các cuộc họp

Hội đồng quản trị đã tổ chức 09 phiên họp, trong đó có 05 phiên họp trực tiếp và 04 phiên họp được tiến hành lấy ý kiến bằng văn bản. Nội dung cụ thể các phiên họp và Nghị quyết được ban hành tương ứng như sau:

STT	Số Nghị quyết/ Quyết định/Biên bản họp	Ngày	Nội dung	Tỷ lệ thông qua
1	01/2025/NQ-HĐQT	28/02/2025	- Thông qua ngày đăng ký cuối cùng thực hiện quyền tham dự ĐHĐCĐ thường niên năm 2025; - Ủy quyền cho Chủ tịch Hội đồng quản trị lựa chọn thời gian, địa điểm tổ chức và chương trình họp ĐHĐCĐ thường niên năm 2025.	100%
2	02/2025/NQ-HĐQT	11/03/2025	- Thông qua việc thanh lý tàu Superdong III; - Giao cho Ban Tổng Giám đốc triển khai việc đàm phán với các đối tác, nhà cung ứng, giám sát chặt chẽ quá trình triển khai dự án sao cho vừa đảm bảo tối đa quyền lợi của Công ty vừa tuân thủ đúng các quy định pháp luật, Điều lệ Công ty; đồng thời có trách nhiệm báo cáo định kỳ hoặc khi có sự việc phát sinh cũng như khi có yêu cầu của Hội đồng quản trị.	100%
3	03/2025/NQ-HĐQT	29/03/2025	Thông qua việc gia hạn thời gian bàn giao phà cao tốc 03 thân.	100%
4	04/2025/NQ-HĐQT	01/04/2025	- Thông qua Báo cáo thường niên năm 2024; - Thông qua các nội dung chuẩn bị cho cuộc họp Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025.	100%
5	05A/2025/NQ-HĐQT	12/05/2025	- Thông qua triển khai việc chi trả cổ tức năm 2024 bằng tiền mặt; - Thông qua việc lựa chọn công ty kiểm toán thực hiện soát xét Báo cáo tài chính bán niên và kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2025.	100%

## HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

### Hoạt động của HĐQT

#### Nội dung và kết quả các cuộc họp

STT	Số Nghị quyết/ Quyết định/Biên bản họp	Ngày	Nội dung	Tỷ lệ thông qua
6	05B/2025/NQ- HĐQT	12/05/2025	Thông qua thù lao của HĐQT, UBKT, Người quản trị kiêm Thư ký công ty và lương của Người điều hành Công ty năm 2025.	100%
7	BBH	06/06/2025	Ban Tổng Giám đốc báo cáo tình hình hoạt động kinh doanh Quý 2 năm 2025 và trao đổi, thảo luận kế hoạch kinh doanh trong thời gian sắp tới.	100%
8	06/2025/NQ- HĐQT	26/09/2025	Thông qua việc chuyển đổi cấp tàu từ của đăng kiểm Việt Nam sang cấp quốc tế của đăng kiểm Ý (RINA) đối với hợp đồng đóng phà cao tốc thay thế cho tàu cao tốc đã được thông qua tại Nghị quyết HĐQT số 11/2019/NQ-HĐQT ngày 17 tháng 12 năm 2019.	100%
9	BBH	26/12/2025	Ban Tổng Giám đốc báo cáo tình hình hoạt động kinh doanh Quý 4 năm 2025.	100%
10	07/2025/NQ- HĐQT	30/12/2025	Thông qua việc miễn lãi suất phát sinh trong năm 2025 và chấp thuận phân kỳ thanh toán khoản công nợ còn lại theo lịch thanh toán mới đối với hợp đồng thanh lý phà Superdong PI và Superdong PII giữa Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang và Công ty Kaibouk Shipyard (M) SDN. BHD.	100%

### Hoạt động của thành viên HĐQT độc lập

Công ty có hai thành viên Hội đồng quản trị độc lập, gồm Ông Bùi Tiến Đức và Bà Nguyễn Bích Nghĩa. Các thành viên này có vai trò giám sát và đánh giá hoạt động của Ban Tổng Giám đốc một cách khách quan, đặc biệt trong việc kiểm soát xung đột lợi ích giữa các bên liên quan. Trong năm 2025, các thành viên đã thực hiện tốt trọng trách được giao, đồng

thời tiếp tục đóng góp tích cực vào việc nâng cao hiệu quả quản trị và giám sát hoạt động của Công ty theo định hướng phát triển đã xác lập. Với chuyên môn vững vàng và quan điểm độc lập, Ông Bùi Tiến Đức và Bà Nguyễn Bích Nghĩa đã đưa ra những phân tích sâu sắc, góp phần nâng cao chất lượng quyết định và tối ưu hóa quy trình quản trị doanh nghiệp.

### Danh sách các thành viên HĐQT có chứng chỉ đào tạo về Quản trị công ty

Tất cả thành viên thuộc Hội đồng quản trị đều sở hữu nhiều năm kinh nghiệm trong quản trị doanh nghiệp, cả trong nước lẫn quốc tế. Để gia tăng năng lực quản trị và điều hành kinh doanh, Công ty luôn tạo điều kiện và khuyến khích Hội đồng quản trị, Ban Tổng Giám đốc cùng các cán bộ quản lý tham gia các chương trình đào tạo, hội thảo và đối thoại do các cơ quan chức năng và các tổ chức chuyên môn tổ chức nhằm nâng cao năng lực quản trị.

## ỦY BAN KIỂM TOÁN

### Thành viên và cơ cấu của UBKT

Tính tại ngày 31/12/2025

STT	Thành viên	Chức vụ	Số CP sở hữu	Tỷ lệ Sở hữu
1	Ông Bùi Tiến Đức	Chủ tịch	0	0%
2	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên	0	0%

### Hoạt động của UBKT

#### Kết quả thẩm tra tình hình tài chính Công ty năm 2025

Các báo cáo tài chính được lập trong kỳ đã được thực hiện đầy đủ, trung thực và công bố đúng thời hạn theo quy định. Việc lập các báo cáo tài chính được thực hiện phù hợp với chế độ kế toán, chuẩn mực kế toán và theo các quy định của pháp luật hiện hành. Tuân thủ đầy đủ các công tác liên quan đến kế toán, đảm bảo nguyên tắc trung thực, và hợp lý hợp lệ. Tình hình tài chính của Công ty ổn định, lành mạnh.

Qua theo dõi và đánh giá sự độc lập khách quan của công ty kiểm toán, UBKT thống nhất số liệu trên BCTC được lập trong kỳ theo quy định của Ban Tổng Giám đốc.

### Tình hình tuân thủ pháp luật của Công ty và công tác quản lý của BTGD năm 2025

Kết quả kinh doanh năm 2025 đạt kết quả tích cực với doanh thu thuần đạt 421,949 tỷ đồng và lợi nhuận sau thuế đạt 47,918 tỷ đồng, lần lượt vượt 0,88% và 34,28% so với kế hoạch được Đại hội đồng cổ đông đề ra.

Ban Tổng Giám đốc đã hoàn thành tốt việc triển khai các Nghị quyết của ĐHCĐ và thực thi tốt chức năng nhiệm vụ của mình theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty. Hoàn tất việc chia cổ tức tiền mặt tỷ lệ 5%/cổ phiếu (một cổ phiếu nhận được 500 đồng) theo như Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông năm 2025 đặt ra. Đảm bảo đầy đủ quyền và lợi ích cho cổ đông.

## ỦY BAN KIỂM TOÁN

### Số lượng cuộc họp của UBKT

STT	Thành viên	Chức vụ	Số buổi họp	Tỷ lệ tham dự	Lý do không tham dự họp
1	Ông Bùi Tiến Đức	Chủ tịch	02	100%	-
2	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên	02	100%	-

### Nội dung và kết quả các cuộc họp

Ủy ban kiểm toán đã tổ chức 02 phiên họp. Nội dung cụ thể các phiên họp cụ thể như sau:

STT	Số biên bản	Ngày	Nội dung
1	01/2025/BBH-UBKT	30/06/2025	Tổng hợp đánh giá và báo cáo hoạt động của Ủy ban kiểm toán trong 06 tháng đầu năm 2025.
2	02/2025/BBH-UBKT	31/12/2025	Tổng hợp đánh giá và báo cáo hoạt động của Ủy ban kiểm toán trong năm 2025.

## CÁC GIAO DỊCH, THÙ LAO VÀ CÁC KHOẢN LỢI ÍCH CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ, BAN TỔNG GIÁM ĐỐC VÀ ỦY BAN KIỂM TOÁN

### Đánh giá về việc thực hiện các quy định về Quản trị công ty

Trong năm 2025, Công ty tiếp tục tuân thủ nghiêm túc các quy định của pháp luật về quản trị công ty áp dụng đối với doanh nghiệp niêm yết, đồng thời thực hiện nghiêm túc Điều lệ, các quy chế nội bộ và các chuẩn mực quản trị đã ban hành. Hệ thống quản trị được duy trì theo nguyên tắc minh bạch, trách nhiệm giải trình rõ ràng và phân định thẩm quyền cụ thể giữa Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị và Ban Tổng Giám đốc, bảo đảm hoạt động điều hành diễn ra thông suốt, hiệu quả và kiểm soát được rủi ro.

Công ty xác định mục tiêu cốt lõi của quản trị công ty là tối đa hóa giá trị doanh nghiệp và lợi ích hợp pháp của cổ đông trong dài hạn. Trên cơ sở đó, các cơ chế giám sát nội bộ được củng cố, quy trình ra

quyết định được chuẩn hóa, tạo điều kiện để Hội đồng quản trị thực hiện tốt vai trò định hướng chiến lược và giám sát, đồng thời khuyến khích Ban Điều hành khai thác hiệu quả các nguồn lực hiện có. Song song với việc tuân thủ quy định, Công ty chú trọng nâng cao năng lực quản trị thông qua việc cập nhật kiến thức pháp lý và chuyên môn cho các thành viên Hội đồng quản trị và Ban Tổng Giám đốc. Các chương trình đào tạo, hội thảo và khóa học chuyên sâu theo thông báo của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước và các cơ quan quản lý được triển khai thường xuyên, góp phần nâng cao nhận thức về quản trị hiện đại, quản trị rủi ro và công bố thông tin minh bạch.

### Lương, thưởng, thù lao và các khoản lợi ích

Đơn vị tính: đồng

STT	Họ và tên	Chức danh	Tổng thù lao	Tổng lương	Thưởng	Tổng thu nhập
<b>Hội đồng quản trị</b>						
1	Ông Phan Hồng Phúc	Chủ tịch	480.000.000	-	-	480.000.000
2	Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	Phó CT	240.000.000	793.022.000	97.295.000	1.130.317.000
3	Ông Puan Kwong Siing	Thành viên	120.000.000	2.401.622.000	290.000.000	2.811.622.000
4	Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên	120.000.000	302.222.000	36.975.000	459.197.000
5	Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên	120.000.000	1.921.622.000	232.000.000	2.273.622.000
6	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên	240.000.000	-	-	240.000.000
7	Ông Bùi Tiến Đức	Thành viên	300.000.000	-	-	300.000.000
<b>Tổng</b>			<b>1.620.000.000</b>	<b>5.418.488.000</b>	<b>656.270.000</b>	<b>7.694.758.000</b>
<b>Ủy ban kiểm toán</b>						
1	Ông Bùi Tiến Đức	Chủ tịch	NT	-	-	NT
2	Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên	NT	-	-	NT
<b>Tổng</b>			<b>NT</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>NT</b>
<b>Kế toán trưởng</b>						
1	Bà Bùi Thị Hồng Đào	Kế toán trưởng	-	998.622.000	127.050.000	1.125.672.000
<b>Tổng</b>			<b>-</b>	<b>998.622.000</b>	<b>127.050.000</b>	<b>1.125.672.000</b>
<b>Ban Tổng Giám đốc</b>						
1	Ông Puan Kwong Siing	Tổng GD	NT	NT	NT	NT
2	Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Phó Tổng GD	NT	NT	NT	NT
<b>Tổng</b>			<b>NT</b>	<b>NT</b>	<b>NT</b>	<b>NT</b>
<b>TỔNG CỘNG</b>			<b>1.620.000.000</b>	<b>6.417.110.000</b>	<b>783.320.000</b>	<b>8.820.430.000</b>

### Giao dịch cổ phiếu của người nội bộ và người có liên quan

Không có.

## CÁC GIAO DỊCH, THÙ LAO VÀ CÁC KHOẢN LỢI ÍCH CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ, BAN TỔNG GIÁM ĐỐC VÀ ỦY BAN KIỂM TOÁN

### Giao dịch giữa Công ty với người có liên quan hoặc giữa Công ty với cổ đông lớn, người nội bộ, người có liên quan của người nội bộ

Tính tại ngày 31/12/2025

STT	Tên tổ chức/cá nhân	Mối quan hệ liên quan với Công ty	Số Giấy NSH*, ngày cấp, nơi cấp NSH	Địa chỉ trụ sở chính/Địa chỉ liên hệ	Thời điểm giao dịch với Công ty	Số NQ/QĐ của ĐHĐCĐ/HĐQT thông qua	Nội dung, số lượng, tổng giá trị giao dịch
1	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN.BHD	Tổ chức liên quan của TV HĐQT kiêm TGD Puan Kwong Siing			17/08/2023	NQ số 09/2023/NQ-HĐQT ngày 16/08/2023	Nội dung: Hợp đồng đóng phà cao tốc 3 thân. Số lượng: 02 phà. Giá trị: 5,15 triệu USD/phà.
2	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN.BHD	Tổ chức liên quan của TV HĐQT kiêm TGD Puan Kwong Siing			22/02/2023	NQ số 01/2023/NQ-HĐQT ngày 21/02/2023	Nội dung: Hợp đồng thanh lý phà Superdong PI, PII. Số lượng: 02 phà. Giá trị: 2,8 triệu USD.
3	Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên HĐQT			13/05/2022	NQ số 03/2022/NQ-HĐQT ngày 24/03/2022	Nội dung: Hợp đồng thuê văn phòng Hà Tiên. Số lượng: 01 vp. Giá trị: 12 triệu VNĐ/tháng.
4	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN.BHD	Tổ chức liên quan của TV HĐQT kiêm TGD Puan Kwong Siing			10/09/2022	NQ số 07/2022/NQ-HĐQT ngày 09/09/2022	Nội dung: Hợp đồng hoán cải các tàu cao tốc Superdong IX, X, XI, XII. Số lượng: 04 tàu. Giá trị: 4,6 triệu USD.
5	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN.BHD	Tổ chức liên quan của TV HĐQT kiêm TGD Puan Kwong Siing			22/12/2019	NQ số 10/2019/NQ- HĐQT ngày 28/11/2019 và NQ số 11/2019/NQ-HĐQT ngày 17/12/2019	Nội dung: Hợp đồng đóng phà cao tốc thay thế tàu cao tốc. Số lượng: 04 phà. Giá trị: 280 tỷ đồng. Giai đoạn 1: 2,8 triệu USD.
6	Công ty Kaibuok Shipyard (M) SDN.BHD	Tổ chức liên quan của TV HĐQT kiêm TGD Puan Kwong Siing			16/02/2018	NQ số 01/2018/NQ- HĐQT ngày 15/01/2018 và NQ số 02/2018/NQ-HĐQT ngày 06/02/2018	Nội dung: Hợp đồng đóng phà cao tốc tuyến Rạch Giá – Phú Quốc. Số lượng: 01 phà. Giá trị: 2,65 triệu USD.

### Giao dịch giữa người nội bộ công ty, người có liên quan của người nội bộ với công ty con, công ty do Công ty nắm quyền kiểm soát

Không có.

**Chương 06**  
**BÁO CÁO**  
**TÀI CHÍNH**  
**KIỂM TOÁN**



## Báo cáo Tài chính

CÔNG TY CỔ PHẦN TÀU CAO TỐC  
SUPERDONG – KIÊN GIANG

Năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2025  
(Đã được kiểm toán)

## NỘI DUNG

	Trang
Báo cáo của Ban Tổng Giám đốc	02-03
Báo cáo Kiểm toán độc lập	04
Báo cáo Tài chính đã được kiểm toán	
Bảng cân đối kế toán	05-06
Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh	07
Báo cáo lưu chuyển tiền tệ	08
Bản Thuyết minh Báo cáo tài chính	09-34

## Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang

187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, phường Dương Đông, Đặc khu Phú Quốc, Tỉnh An Giang, Việt Nam

### BÁO CÁO CỦA BAN TỔNG GIÁM ĐỐC

Ban Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang (sau đây gọi tắt là “Công ty”) trình bày Báo cáo của mình và Báo cáo tài chính của Công ty cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2025.

#### CÔNG TY

Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang được thành lập và hoạt động theo Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp số 170056108 ngày 14/11/2007 do Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Kiên Giang cấp (nay là Sở Tài chính tỉnh An Giang), và các lần sửa đổi, lần sửa đổi Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp gần nhất (lần thứ 24) ngày 26/07/2024.

Trụ sở chính của Công ty tại số 187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, phường Dương Đông, Đặc khu Phú Quốc, Tỉnh An Giang, Việt Nam.

#### HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ, BAN TỔNG GIÁM ĐỐC VÀ ỦY BAN KIỂM TOÁN

Các thành viên của Hội đồng Quản trị trong năm và tại ngày lập báo cáo này gồm:

Ông Phan Hồng Phúc	Chủ tịch
Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	Phó chủ tịch
Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên
Ông Puan Kwong Siing	Thành viên
Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên
Ông Bùi Tiến Đức	Thành viên
Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên

Các thành viên của Ban Tổng Giám đốc đã điều hành Công ty trong năm và tại ngày lập báo cáo này gồm:

Ông Puan Kwong Siing	Tổng Giám đốc
Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Phó Tổng Giám đốc

Các thành viên của Ủy ban Kiểm toán gồm:

Ông Bùi Tiến Đức	Chủ tịch
Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên

#### NGƯỜI ĐẠI DIỆN THEO PHÁP LUẬT

Người đại diện theo pháp luật của Công ty trong năm và cho đến khi lập Báo cáo tài chính này là Ông Phan Hồng Phúc – Chủ tịch Hội đồng Quản trị và ông Puan Kwong Siing – Tổng Giám đốc.

Bà Nguyễn Thị Kim Hồng – Phó Tổng Giám đốc được ông Puan Kwong Siing ủy quyền ký Báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2025 theo Giấy Ủy quyền ngày 26/07/2024.

#### KIỂM TOÁN VIÊN

Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC đã thực hiện kiểm toán các Báo cáo tài chính cho Công ty.

#### CÔNG BỐ TRÁCH NHIỆM CỦA BAN TỔNG GIÁM ĐỐC ĐỐI VỚI BÁO CÁO TÀI CHÍNH

Ban Tổng Giám đốc Công ty chịu trách nhiệm về việc lập Báo cáo tài chính phản ánh trung thực, hợp lý tình hình tài chính, kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ của Công ty trong năm. Trong quá trình lập Báo cáo tài chính, Ban Tổng Giám đốc Công ty cam kết đã tuân thủ các yêu cầu sau:

- Xây dựng và duy trì kiểm soát nội bộ mà Ban Tổng Giám đốc và Ban quản trị Công ty xác định là cần thiết để đảm bảo cho việc lập và trình bày Báo cáo tài chính không còn sai sót trọng yếu do gian lận hoặc do nhầm lẫn;

## Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang

187 Nguyễn Trung Trực, Khu phố 5, phường Dương Đông, Đặc khu Phú Quốc, Tỉnh An Giang, Việt Nam

- Lựa chọn các chính sách kế toán thích hợp và áp dụng các chính sách này một cách nhất quán;
- Đưa ra các đánh giá và dự đoán hợp lý và thận trọng;
- Nêu rõ các chuẩn mực kế toán được áp dụng có được tuân thủ hay không, có những áp dụng sai lệch trọng yếu đến mức cần phải công bố và giải thích trong Báo cáo tài chính hay không;
- Lập và trình bày các Báo cáo tài chính trên cơ sở tuân thủ các Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính;
- Lập các Báo cáo tài chính dựa trên cơ sở hoạt động kinh doanh liên tục, trừ trường hợp không thể cho rằng Công ty sẽ tiếp tục hoạt động kinh doanh.

Ban Tổng Giám đốc Công ty đảm bảo rằng các sổ kế toán được lưu giữ để phản ánh tình hình tài chính của Công ty, với mức độ trung thực, hợp lý tại bất cứ thời điểm nào và đảm bảo rằng Báo cáo tài chính tuân thủ các quy định hiện hành của Nhà nước. Đồng thời có trách nhiệm trong việc bảo đảm an toàn tài sản của Công ty và thực hiện các biện pháp thích hợp để ngăn chặn, phát hiện các hành vi gian lận và các vi phạm khác.

Ban Tổng Giám đốc xác nhận rằng các Báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý tình hình tài chính của Công ty tại thời điểm ngày 31/12/2025, kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và tuân thủ các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

#### Cam kết khác

Ban Tổng Giám đốc cam kết rằng Công ty tuân thủ Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán và Công ty không vi phạm nghĩa vụ công bố thông tin theo quy định tại Thông tư số 96/2020/TT-BTC ngày 16/11/2020 của Bộ Tài chính hướng dẫn công bố thông tin trên Thị trường chứng khoán và Thông tư số 68/2024/TT-BTC ngày 18/09/2024 của Bộ Tài chính về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 96/2020/TT-BTC.

Thay mặt Ban Tổng Giám đốc

(Đã ký)

**Nguyễn Thị Kim Hồng**

Phó Tổng Giám đốc

An Giang, ngày 25 tháng 03 năm 2026

## BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP

Kính gửi: Quý Cổ đông, Hội đồng Quản trị và Ban Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang

Chúng tôi đã kiểm toán Báo cáo tài chính kèm theo của Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang được lập ngày 25/03/2026, từ trang 05 đến trang 34 bao gồm Bảng cân đối kế toán tại ngày 31/12/2025, Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, Báo cáo lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày và Bản Thuyết minh Báo cáo tài chính.

### Trách nhiệm của Ban Tổng Giám đốc

Ban Tổng Giám đốc Công ty chịu trách nhiệm về việc lập và trình bày trung thực và hợp lý Báo cáo tài chính của Công ty theo Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính và chịu trách nhiệm về kiểm soát nội bộ mà Ban Tổng Giám đốc xác định là cần thiết để đảm bảo cho việc lập và trình bày Báo cáo tài chính không có sai sót trọng yếu do gian lận hoặc nhầm lẫn.

### Trách nhiệm của kiểm toán viên

Trách nhiệm của chúng tôi là đưa ra ý kiến về Báo cáo tài chính dựa trên kết quả của cuộc kiểm toán. Chúng tôi đã tiến hành kiểm toán theo các Chuẩn mực Kiểm toán Việt Nam. Các chuẩn mực này yêu cầu chúng tôi tuân thủ chuẩn mực và các quy định về đạo đức nghề nghiệp, lập kế hoạch và thực hiện cuộc kiểm toán để đạt được sự đảm bảo hợp lý về việc liệu Báo cáo tài chính của Công ty có còn sai sót trọng yếu hay không.

Công việc kiểm toán bao gồm thực hiện các thủ tục nhằm thu thập các bằng chứng về các số liệu và thuyết minh trên Báo cáo tài chính. Các thủ tục kiểm toán được chọn dựa trên xét đoán của kiểm toán viên, bao gồm đánh giá rủi ro có sai sót trọng yếu trong Báo cáo tài chính do gian lận hoặc nhầm lẫn. Khi thực hiện đánh giá rủi ro này, kiểm toán viên đã xem xét kiểm soát nội bộ của Công ty liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính trung thực, hợp lý nhằm thiết kế các thủ tục kiểm toán phù hợp với tình hình thực tế, tuy nhiên không nhằm mục đích đưa ra ý kiến về hiệu quả của kiểm soát nội bộ của Công ty. Công việc kiểm toán cũng bao gồm đánh giá tính thích hợp của các chính sách kế toán được áp dụng và tính hợp lý của các ước tính kế toán của Ban Tổng Giám đốc cũng như đánh giá việc trình bày tổng thể Báo cáo tài chính.

Chúng tôi tin tưởng rằng các bằng chứng kiểm toán mà chúng tôi thu thập được là đầy đủ và thích hợp làm cơ sở cho ý kiến kiểm toán của chúng tôi.

### Ý kiến của Kiểm toán viên

Theo ý kiến của chúng tôi, Báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu, tình hình tài chính của Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang tại ngày 31/12/2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

### Vấn đề nhấn mạnh

Chúng tôi muốn lưu ý người đọc đến Thuyết minh số 7 (\*\*) của Báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2025, trong đó mô tả: Tàu Superdong Phú Quý I và Superdong IX gặp sự cố gây hư hỏng máy móc và đã được Công ty sửa chữa để đưa tàu hoạt động trở lại. Đồng thời, Công ty đã nộp hồ sơ yêu cầu bồi hoàn tới Công ty Bảo hiểm PJICO Kiên Giang đối với chi phí khắc phục sự cố phát sinh. Do đó, khoản phải thu được ghi nhận sẽ phụ thuộc vào thỏa thuận cuối cùng giữa Công ty và Công ty Bảo hiểm PJICO Kiên Giang.

Vấn đề cần nhấn mạnh này không làm thay đổi ý kiến chấp nhận toàn phần nêu trên của chúng tôi.

### Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC

(Đã ký)

(Đã ký)

### Đỗ Mạnh Cường

Phó Tổng Giám đốc  
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề  
kiểm toán số: 0744-2023-002-1

### Đình Quang Trung

Kiểm toán viên  
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề  
kiểm toán số: 3681-2022-002-1

Hà Nội, ngày 25 tháng 03 năm 2026

**BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN**  
Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Mã số	TÀI SẢN	Thuyết minh	31/12/2025 VND	01/01/2025 VND
<b>100</b>	<b>A. TÀI SẢN NGẮN HẠN</b>		<b>520.650.511.566</b>	<b>493.279.524.881</b>
<b>110</b>	<b>I. Tiền và tương đương tiền</b>	<b>3</b>	<b>7.543.124.382</b>	<b>165.983.143.070</b>
111	1. Tiền		7.543.124.382	18.283.143.070
112	2. Các khoản tương đương tiền		-	147.700.000.000
<b>120</b>	<b>II. Đầu tư tài chính ngắn hạn</b>		<b>180.000.000.000</b>	<b>10.000.000.000</b>
123	1. Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn	4	180.000.000.000	10.000.000.000
<b>130</b>	<b>III. Các khoản phải thu ngắn hạn</b>		<b>292.858.132.016</b>	<b>280.323.415.333</b>
131	1. Phải thu ngắn hạn của khách hàng	5	41.039.377.470	39.688.056.050
132	2. Trả trước cho người bán ngắn hạn	6	211.534.599.546	212.997.431.967
136	3. Phải thu ngắn hạn khác	7	40.284.155.000	27.637.927.316
<b>140</b>	<b>IV. Hàng tồn kho</b>		<b>31.705.422.044</b>	<b>29.658.826.257</b>
141	1. Hàng tồn kho	8	31.705.422.044	29.658.826.257
<b>150</b>	<b>V. Tài sản ngắn hạn khác</b>		<b>8.543.833.124</b>	<b>7.314.140.221</b>
151	1. Chi phí trả trước ngắn hạn	9	4.114.880.394	2.643.358.116
152	2. Thuế GTGT được khấu trừ		4.428.952.730	4.670.782.105
<b>200</b>	<b>B. TÀI SẢN DÀI HẠN</b>		<b>396.492.115.506</b>	<b>405.442.611.223</b>
<b>210</b>	<b>I. Các khoản phải thu dài hạn</b>		<b>905.000.000</b>	<b>805.000.000</b>
216	1. Phải thu dài hạn khác	7	905.000.000	805.000.000
<b>220</b>	<b>II. Tài sản cố định</b>		<b>374.636.523.262</b>	<b>358.930.187.631</b>
221	1. Tài sản cố định hữu hình	10	366.951.601.966	351.383.667.725
222	- Nguyên giá		848.770.147.704	789.078.036.624
223	- Giá trị hao mòn lũy kế		(481.818.545.738)	(437.694.368.899)
227	2. Tài sản cố định vô hình	11	7.684.921.296	7.546.519.906
228	- Nguyên giá		10.075.532.581	9.756.532.581
229	- Giá trị hao mòn lũy kế		(2.390.611.285)	(2.210.012.675)
<b>240</b>	<b>III. Tài sản dở dang dài hạn</b>		<b>5.859.034.719</b>	<b>32.275.185.160</b>
242	1. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	12	5.859.034.719	32.275.185.160
<b>260</b>	<b>IV. Tài sản dài hạn khác</b>		<b>15.091.557.525</b>	<b>13.432.238.432</b>
261	1. Chi phí trả trước dài hạn	9	15.091.557.525	13.432.238.432
<b>270</b>	<b>TỔNG CỘNG TÀI SẢN</b>		<b>917.142.627.072</b>	<b>898.722.136.104</b>

**BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN**  
Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025  
(Tiếp theo)

Mã số	NGUỒN VỐN	Thuyết minh	31/12/2025 VND	01/01/2025 VND
<b>300</b>	<b>C. NỢ PHẢI TRẢ</b>		<b>18.137.230.788</b>	<b>14.386.286.552</b>
<b>310</b>	<b>I. Nợ ngắn hạn</b>		<b>18.077.230.788</b>	<b>14.326.286.552</b>
311	1. Phải trả người bán ngắn hạn	13	1.428.189.968	1.588.280.073
312	2. Người mua trả tiền trước ngắn hạn		2.445.797.023	1.586.748.585
313	3. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước	14	4.563.712.121	1.514.668.635
314	4. Phải trả người lao động		9.064.955.569	8.876.515.523
319	5. Phải trả ngắn hạn khác	15	574.576.107	760.073.736
<b>330</b>	<b>II. Nợ dài hạn</b>		<b>60.000.000</b>	<b>60.000.000</b>
337	1. Phải trả dài hạn khác	15	60.000.000	60.000.000
<b>400</b>	<b>D. NGUỒN VỐN</b>		<b>899.005.396.284</b>	<b>884.335.849.552</b>
<b>410</b>	<b>I. Vốn chủ sở hữu</b>	<b>16</b>	<b>899.005.396.284</b>	<b>884.335.849.552</b>
411	1. Vốn góp của chủ sở hữu		664.976.970.000	664.976.970.000
411a	- Cổ phiếu phổ thông có quyền biểu quyết		664.976.970.000	664.976.970.000
412	2. Thặng dư vốn cổ phần		11.469.923.636	11.469.923.636
418	3. Quỹ đầu tư phát triển		6.825.309.715	6.825.309.715
420	4. Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu		2.000.000.000	2.000.000.000
421	5. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối		213.733.192.933	199.063.646.201
421a	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối lũy kế đến cuối năm trước		165.814.797.701	165.089.035.852
421b	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối năm nay		47.918.395.232	33.974.610.349
<b>440</b>	<b>TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN</b>		<b>917.142.627.072</b>	<b>898.722.136.104</b>

(Đã ký)

(Đã ký)

(Đã ký)

Nguyễn Thị Kim Hồng  
Phó Tổng Giám đốc

Bùi Thị Hồng Đào  
Kế toán trưởng

Lâm Thị Ngọc Thương  
Người lập biểu

An Giang, ngày 25 tháng 03 năm 2026

**BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**  
Năm 2025

Mã số	CHỈ TIÊU	Thuyết minh	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
01	<b>1. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ</b>	<b>18</b>	<b>421.949.439.869</b>	<b>381.114.192.796</b>
02	2. Các khoản giảm trừ doanh thu		-	-
10	<b>3. Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ</b>		<b>421.949.439.869</b>	<b>381.114.192.796</b>
11	<b>4. Giá vốn hàng bán và cung cấp dịch vụ</b>	<b>19</b>	<b>310.817.503.572</b>	<b>294.049.831.761</b>
20	<b>5. Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ</b>		<b>111.131.936.297</b>	<b>87.064.361.035</b>
21	6. Doanh thu hoạt động tài chính	20	10.218.115.139	12.453.636.429
22	7. Chi phí tài chính	21	186.838.619	19.188.238
23	<i>Trong đó: Chi phí lãi vay</i>		-	-
25	8. Chi phí bán hàng	22	46.255.173.229	43.993.044.811
26	9. Chi phí quản lý doanh nghiệp	23	16.923.164.397	15.906.394.408
30	<b>10. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh</b>		<b>57.984.875.191</b>	<b>39.599.370.007</b>
31	11. Thu nhập khác	24	1.075.303.402	2.001.127.372
32	12. Chi phí khác	25	354.502	240.813.002
40	<b>13. Lợi nhuận khác</b>		<b>1.074.948.900</b>	<b>1.760.314.370</b>
50	<b>14. Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế</b>		<b>59.059.824.091</b>	<b>41.359.684.377</b>
51	15. Chi phí thuế TNDN hiện hành	26	11.141.428.859	7.385.074.028
52	16. Chi phí thuế TNDN hoãn lại		-	-
60	<b>17. Lợi nhuận sau thuế TNDN</b>		<b>47.918.395.232</b>	<b>33.974.610.349</b>
70	<b>18. Lãi cơ bản trên cổ phiếu</b>	<b>27</b>	<b>721</b>	<b>511</b>

(Đã ký)

(Đã ký)

(Đã ký)

Nguyễn Thị Kim Hồng  
Phó Tổng Giám đốc

Bùi Thị Hồng Đào  
Kế toán trưởng

Lâm Thị Ngọc Thương  
Người lập biểu

An Giang, ngày 25 tháng 03 năm 2026

**BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ**  
Năm 2025  
(Theo phương pháp gián tiếp)

Mã số	CHỈ TIÊU	Thuyết minh	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
<b>I. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH</b>				
01	<b>1. Lợi nhuận trước thuế</b>		<b>59.059.824.091</b>	<b>41.359.684.377</b>
<b>2. Điều chỉnh cho các khoản:</b>				
02	Khấu hao tài sản cố định		44.397.369.765	44.116.799.412
04	(Lãi)/lỗ CLTG do đánh giá lại các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ		(232.229.038)	4.887.120
05	(Lãi) từ hoạt động đầu tư		(8.920.970.850)	(10.187.447.185)
08	<b>3. Lãi từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động</b>		<b>94.303.993.968</b>	<b>75.293.923.724</b>
09	(Tăng) các khoản phải thu		(9.689.136.432)	(7.380.579.531)
10	(Tăng) hàng tồn kho		(2.046.595.787)	(331.831.900)
11	Tăng/(Giảm) các khoản phải trả (không bao gồm lãi vay, thuế TNDN phải nộp)		1.843.251.506	(88.624.012)
12	(Tăng) chi phí trả trước		(3.223.435.687)	(6.416.971.157)
15	Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp		(9.235.074.029)	(8.284.173.368)
20	<b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh</b>		<b>71.953.003.539</b>	<b>52.791.743.756</b>
<b>II. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ</b>				
21	1. Tiền chi để mua sắm, xây dựng tài sản cố định và các tài sản dài hạn khác		(31.998.670.987)	(91.373.440.650)
22	2. Tiền thu từ thanh lý, nhượng bán TSCĐ và các tài sản dài hạn khác		-	14.827.841.406
23	3. Tiền chi cho vay, mua các công cụ nợ của đơn vị khác		(242.000.000.000)	(41.500.000.000)
24	4. Tiền thu hồi cho vay, bán lại các công cụ nợ của đơn vị khác		72.000.000.000	230.603.287.671
27	7. Tiền lãi cho vay, cổ tức và lợi nhuận được chia		4.853.241.262	17.573.975.998
30	<b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư</b>		<b>(197.145.429.725)</b>	<b>130.131.664.425</b>
<b>III. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG TÀI CHÍNH</b>				
36	6. Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho chủ sở hữu		(33.247.592.600)	(31.664.668.125)
40	<b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính</b>		<b>(33.247.592.600)</b>	<b>(31.664.668.125)</b>
50	<b>Lưu chuyển tiền thuần trong năm</b>		<b>(158.440.018.786)</b>	<b>151.258.740.056</b>
60	<b>Tiền và tương đương tiền đầu năm</b>	<b>3</b>	<b>165.983.143.070</b>	<b>14.724.403.015</b>
61	Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái		98	(1)
70	<b>Tiền và tương đương tiền cuối năm</b>	<b>3</b>	<b>7.543.124.382</b>	<b>165.983.143.070</b>

(Đã ký)

(Đã ký)

(Đã ký)

Nguyễn Thị Kim Hồng  
Phó Tổng Giám đốc

Bùi Thị Hồng Đào  
Kế toán trưởng

Lâm Thị Ngọc Thương  
Người lập biểu

An Giang, ngày 25 tháng 03 năm 2026

**THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Năm 2025

**1. ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP**

**Hình thức sở hữu vốn**

Công ty Cổ phần Tàu cao tốc Superdong – Kiên Giang được thành lập và hoạt động theo Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp số 170056108 do Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Kiên Giang cấp ngày 14/11/2007, và các lần sửa đổi, lần sửa đổi Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp gần nhất (lần thứ 24) ngày 26/07/2024.

Trụ sở chính của Công ty đặt tại số 187 đường Nguyễn Trung Trực, khu phố 5, phường Dương Đông, Đặc Khu Phú Quốc, tỉnh An Giang.

Vốn điều lệ của Công ty là 664.976.970.000 VND, tương đương 66.497.697 cổ phần (mệnh giá 10.000 VND/cổ phần).

Cổ phần của Công ty đang được niêm yết tại Sở giao dịch chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh (HOSE) với mã cổ phiếu là SKG.

Tổng số nhân viên của Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là: 323 người (tại ngày 01 tháng 01 năm 2025 là: 316 người).

**Lĩnh vực kinh doanh và hoạt động kinh doanh chính**

Hoạt động kinh doanh chính của Công ty là vận tải hành khách và hàng hóa ven biển.

**Đặc điểm hoạt động của Công ty trong năm có ảnh hưởng đến Báo cáo tài chính:**

- Hai phà cao tốc theo hợp đồng thiết kế, lắp đặt, hoàn thiện và chuyển giao phà cao tốc bằng hợp kim nhôm với Kaibuok Shipyard (M) Sdn. Bhd (“Kaibouk”) được sử dụng để cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hoá tại Cảng mở rộng thuộc tỉnh An Giang. Hiện tại, dự án xây dựng Cảng mở rộng (ngoại trừ phần nhà ga hành khách) đã cơ bản hoàn thành và đang trong quá trình nghiệm thu, xin cấp phép hoạt động cảng, chưa có bến bãi để Công ty neo đậu phà. Ngoài ra, nhà cung cấp Kaibuok không thu phí neo đậu trong thời gian phà chưa về nước do các phà đang trong quá trình hoàn thiện việc lắp đặt máy móc thiết bị. (Xem chi tiết tại Thuyết minh 6.1).
- Bốn tàu cao tốc Superdong IX, X, XI, XII có kế hoạch hoán cải theo Nghị quyết số 06/2022/NQ-HĐQT ngày 01/9/2022 nhằm gia tăng năng suất và hoạt động của tàu. Tại ngày 31/12/2025, tàu cao tốc Superdong IX, X, XI và XII đã hoàn thành hoán cải và đi vào vận hành khai thác.
- Hai phà cao tốc 3 thân đóng mới cho dự án vận tải hành khách và hàng hoá tuyến Phan Thiết – Phú Quý và tuyến Vũng Tàu – Côn Đảo theo Nghị quyết số 09/2023/NQ-HĐQT ngày 16/08/2023 đang trong quá trình lên kế hoạch triển khai nhằm tận dụng làn sóng du lịch biển đảo đang được kỳ vọng phát triển theo hướng chất lượng cao, đẳng cấp khu vực và quốc tế. Thời gian hoàn thành theo hợp đồng là 18 tháng và phụ thuộc vào tình trạng hoàn thành việc đóng và lắp đặt máy móc thiết bị của các phà cũng như thời gian chuẩn bị bến bãi để nhập phà về nước hoạt động. Theo nghị quyết số 03/2025/NQ-HĐQT ngày 29/03/2025, thời gian hoàn thành bàn giao phà cao tốc 3 thân đã được gia hạn đến quý 3 năm 2027. (Xem chi tiết tại Thuyết minh 6.2).
- Tàu cao tốc đóng mới cho dự án vận tải hành khách và hàng hoá hai chiều giữa thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu theo Nghị quyết số 06/2022/NQ-HĐQT ngày 01/9/2022 được lên kế hoạch triển khai nhằm kết nối với tuyến chính Vũng Tàu – Côn Đảo. Tiến độ dự án chịu ảnh hưởng khách quan từ các quy định về điều kiện bến bãi cũng như các quy hoạch của các cơ quan chức năng Nhà nước về các khu bến cảng. Do đó, Công ty đang tạm dừng dự án để tập trung nguồn lực cho tuyến chính là Vũng Tàu – Côn Đảo.

- Dự án Bến tàu Trần Đề - Sóc Trăng đã tạm dừng do ảnh hưởng từ dịch Covid-19 (giai đoạn 2020-2021) làm gián đoạn quá trình triển khai và trong thời gian Công ty hoàn thiện các thủ tục pháp lý để được tiếp tục thực hiện dự án. Tại ngày 31/12/2025, Dự án tạm ngưng triển khai trong thời gian chờ hoàn tất đàm phán gia hạn thời gian sử dụng đất.

**Cấu trúc Công ty**

Công ty có các đơn vị hạch toán phụ thuộc, hoạt động trong cùng lĩnh vực nêu trên là:

Chi nhánh	Địa chỉ
Văn phòng đại diện tại TP. Hồ Chí Minh	610 Điện Biên Phủ, Phường Vườn Lài, Thành phố Hồ Chí Minh
Chi nhánh Nam Du	Số 02 Ấp Cù Tron, Đặc khu Kiên Hải, An Giang
Chi nhánh Sóc Trăng	Thửa đất số 102, 103, 104 Tờ bản đồ số 47, Ấp Đầu Giồng, Xã Trần Đề, Thành Phố Cần Thơ
Chi nhánh Phú Quý	47 Ngô Quyền, Thôn Triều Dương, Đặc khu Phú Quý, Tỉnh Lâm Đồng
Chi nhánh Côn Đảo	Đường Trần Phú, Khu 6, Đặc khu Côn Đảo, Thành Phố Hồ Chí Minh

**2. CHẾ ĐỘ VÀ CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN ÁP DỤNG**

**2.1 Kỳ kế toán và đơn vị tiền tệ kế toán**

Kỳ kế toán năm của Công ty bắt đầu từ ngày 01/01 và kết thúc vào ngày 31/12 hàng năm. Đơn vị tiền tệ sử dụng trong ghi chép kế toán là đồng Việt Nam (“VND”).

**2.2 Chuẩn mực và Chế độ kế toán áp dụng**

*Chế độ kế toán áp dụng*

Công ty áp dụng Chế độ Kế toán doanh nghiệp ban hành theo Thông tư số 200/2014/TT-BTC ngày 22/12/2014 của Bộ Tài chính và Thông tư số 53/2016/TT-BTC ngày 21/03/2016 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 200/2014/TT-BTC.

*Tuyên bố về việc tuân thủ Chuẩn mực kế toán và Chế độ kế toán*

Công ty đã áp dụng các Chuẩn mực kế toán Việt Nam và các văn bản hướng dẫn Chuẩn mực do Nhà nước đã ban hành. Các Báo cáo tài chính được lập và trình bày theo đúng mọi quy định của từng chuẩn mực, thông tư hướng dẫn thực hiện Chuẩn mực và Chế độ kế toán doanh nghiệp hiện hành đang áp dụng.

**2.3 Cơ sở lập báo cáo tài chính**

Báo cáo tài chính được trình bày theo nguyên tắc giá gốc.

Báo cáo tài chính của Công ty được lập trên cơ sở tổng hợp các nghiệp vụ, giao dịch phát sinh tại các đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc và tại Văn phòng Công ty.

**2.4 Ước tính kế toán**

Việc lập báo cáo tài chính tuân thủ theo các Chuẩn mực kế toán Việt Nam, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính yêu cầu Ban Tổng Giám đốc phải có những ước tính và giả định ảnh hưởng đến số liệu về công nợ, tài sản và việc trình bày các khoản công nợ và tài sản tiềm tàng tại ngày kết thúc năm tài chính cũng như các số liệu về doanh thu và chi phí trong suốt năm tài chính.

Các ước tính và giả định có ảnh hưởng trọng yếu trong Báo cáo tài chính bao gồm:

- ▶ Dự phòng phải thu khó đòi;
- ▶ Dự phòng giảm giá hàng tồn kho;
- ▶ Phân loại và dự phòng các khoản đầu tư tài chính;
- ▶ Thời gian hữu dụng ước tính của tài sản cố định;
- ▶ Ước tính phân bổ chi phí trả trước;
- ▶ Ước tính thuế thu nhập doanh nghiệp.

Các ước tính và giả định thường xuyên được đánh giá dựa trên kinh nghiệm trong quá khứ và các yếu tố khác, bao gồm các giả định trong tương lai có ảnh hưởng trọng yếu tới báo cáo tài chính của Công ty và được Ban Tổng Giám đốc Công ty đánh giá là hợp lý.

## 2.5 Công cụ tài chính

### *Ghi nhận ban đầu*

Tài sản tài chính của Công ty bao gồm tiền và các khoản tương đương tiền, các khoản phải thu khách hàng và phải thu khác, các khoản cho vay. Tại thời điểm ghi nhận ban đầu, tài sản tài chính được xác định theo giá mua/chi phí phát hành cộng các chi phí phát sinh khác liên quan trực tiếp đến việc mua, phát hành tài sản tài chính đó.

Nợ phải trả tài chính của Công ty bao gồm các khoản phải trả người bán, phải trả khác. Tại thời điểm ghi nhận lần đầu, các khoản nợ phải trả tài chính được xác định theo giá phát hành cộng các chi phí phát sinh liên quan trực tiếp đến việc phát hành nợ phải trả tài chính đó.

### *Giá trị ghi nhận sau ban đầu*

Tài sản tài chính và nợ phải trả tài chính chưa được đánh giá theo giá trị hợp lý tại ngày kết thúc năm tài chính do Thông tư số 210/2009/TT-BTC và các quy định hiện hành yêu cầu trình bày Báo cáo tài chính và thuyết minh thông tin đối với công cụ tài chính nhưng không đưa ra hướng dẫn tương đương cho việc đánh giá và ghi nhận giá trị hợp lý của các tài sản tài chính và nợ phải trả tài chính.

## 2.6 Các nghiệp vụ bằng ngoại tệ

Các giao dịch bằng ngoại tệ trong năm tài chính được quy đổi ra đồng Việt Nam theo tỷ giá thực tế tại ngày giao dịch.

Tỷ giá giao dịch thực tế khi đánh giá lại các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ tại thời điểm lập Báo cáo tài chính được xác định theo nguyên tắc:

- ▶ Đối với khoản mục phân loại là tài sản: áp dụng tỷ giá mua ngoại tệ của ngân hàng thương mại nơi Công ty thường xuyên có giao dịch;
- ▶ Đối với tiền gửi ngoại tệ: áp dụng tỷ giá mua của chính ngân hàng nơi Công ty mở tài khoản ngoại tệ;
- ▶ Đối với khoản mục phân loại là nợ phải trả: áp dụng tỷ giá bán ngoại tệ của ngân hàng thương mại nơi Công ty thường xuyên có giao dịch.

Tất cả các khoản chênh lệch tỷ giá thực tế phát sinh trong năm và chênh lệch do đánh giá lại số dư các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ tại thời điểm lập Báo cáo tài chính được hạch toán vào kết quả hoạt động kinh doanh của năm tài chính.

## 2.7 Tiền và các khoản tương đương tiền

Tiền bao gồm tiền mặt tại quỹ, tiền gửi ngân hàng không kỳ hạn và tiền đang chuyển.

Các khoản tương đương tiền là các khoản đầu tư ngắn hạn có thời gian thu hồi không quá 03 tháng kể từ ngày đầu tư, có tính thanh khoản cao, có khả năng chuyển đổi dễ dàng thành các lượng tiền xác định và không có nhiều rủi ro trong chuyển đổi thành tiền.

## 2.8 Các khoản đầu tư tài chính

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn bao gồm các khoản tiền gửi ngân hàng có kỳ hạn được nắm giữ đến ngày đáo hạn với mục đích thu lãi hàng năm.

Dự phòng giảm giá các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn được lập vào thời điểm cuối năm (nếu có) căn cứ khả năng thu hồi để lập dự phòng phải thu khó đòi theo quy định của pháp luật.

## 2.9 Các khoản nợ phải thu

Các khoản nợ phải thu được theo dõi chi tiết theo kỳ hạn phải thu, đối tượng phải thu, loại nguyên tệ phải thu, và các yếu tố khác theo nhu cầu quản lý của Công ty. Các khoản phải thu được phân loại là ngắn hạn và dài hạn trên báo cáo tài chính căn cứ kỳ hạn còn lại của các khoản phải thu tại ngày báo cáo.

Dự phòng nợ phải thu khó đòi được trích lập cho các khoản: nợ phải thu quá hạn thanh toán ghi trong hợp đồng kinh tế, các kế ước vay nợ, cam kết hợp đồng hoặc cam kết nợ và nợ phải thu chưa đến hạn thanh toán nhưng khó có khả năng thu hồi. Trong đó, việc trích lập dự phòng nợ phải thu quá hạn thanh toán được căn cứ vào thời gian trả nợ gốc theo hợp đồng mua bán ban đầu, không tính đến việc gia hạn nợ giữa các bên và nợ phải thu chưa đến hạn thanh toán nhưng khách nợ đã lâm vào tình trạng phá sản hoặc đang làm thủ tục giải thể, mất tích, bỏ trốn hoặc dự kiến mức tổn thất có thể xảy ra.

## 2.10 Hàng tồn kho

Hàng tồn kho được ghi nhận ban đầu theo giá gốc bao gồm: chi phí mua, chi phí chế biến và các chi phí liên quan trực tiếp khác phát sinh để có được hàng tồn kho ở địa điểm và trạng thái tại thời điểm ghi nhận ban đầu. Sau ghi nhận ban đầu, tại thời điểm lập Báo cáo tài chính nếu giá trị thuần có thể thực hiện được của hàng tồn kho thấp hơn giá gốc thì hàng tồn kho được ghi nhận theo giá trị thuần có thể thực hiện được.

Giá trị thuần có thể thực hiện được ước tính dựa vào giá bán của hàng tồn kho trừ đi các khoản chi phí ước tính để hoàn thành sản phẩm và các chi phí ước tính để bán sản phẩm.

Giá trị hàng tồn kho được xác định bằng phương pháp nhập trước xuất trước. Hàng tồn kho được hạch toán theo phương pháp kê khai thường xuyên.

Dự phòng giảm giá hàng tồn kho được lập vào thời điểm cuối năm căn cứ theo số chênh lệch giữa giá gốc của hàng tồn kho lớn hơn giá trị thuần có thể thực hiện được.

## 2.11 Tài sản cố định (TSCĐ)

Tài sản cố định hữu hình, tài sản cố định vô hình (được ghi nhận ban đầu theo giá gốc. Trong quá trình sử dụng, tài sản cố định hữu hình, tài sản cố định vô hình được ghi nhận theo nguyên giá, hao mòn lũy kế và giá trị còn lại.

### *Giá trị sau ghi nhận ban đầu*

Nếu các khoản chi phí này làm tăng lợi ích kinh tế trong tương lai dự tính thu được từ việc sử dụng tài sản cố định hữu hình vượt trên mức hoạt động tiêu chuẩn theo như đánh giá ban đầu thì các chi phí này được vốn hóa như một khoản nguyên giá tăng thêm của tài sản cố định hữu hình.

Các chi phí khác phát sinh sau khi tài sản cố định đã đưa vào hoạt động như chi phí sửa chữa, bảo dưỡng và đại tu được ghi nhận vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong năm mà chi phí phát sinh.

Khấu hao được tính theo phương pháp đường thẳng với thời gian khấu hao ước tính như sau:

▶ Nhà cửa, vật kiến trúc	03 - 40 năm
▶ Máy móc, thiết bị	02 - 10 năm
▶ Phương tiện vận tải truyền dẫn	05 - 15 năm
▶ Thiết bị quản lý	01 - 03 năm
▶ TSCĐ hữu hình khác	02 - 05 năm
▶ Phần mềm quản lý vé và phần mềm máy tính	03 - 10 năm
▶ Quyền sử dụng đất lâu dài	Không trích khấu hao
▶ TSCĐ vô hình khác	02 - 03 năm

## 2.12 Chi phí xây dựng cơ bản dở dang

Chi phí xây dựng cơ bản dở dang bao gồm tài sản cố định đang mua sắm và xây dựng mà chưa hoàn thành tại ngày kết thúc năm tài chính và được ghi nhận theo giá gốc. Chi phí này bao gồm các chi phí về xây dựng, lắp đặt máy móc thiết bị và các chi phí trực tiếp khác.

## 2.13 Thuê hoạt động

Thuê hoạt động là loại hình thuê tài sản cố định mà phần lớn rủi ro và lợi ích gắn liền với quyền sở hữu của tài sản thuộc về bên cho thuê. Khoản thanh toán dưới hình thức thuê hoạt động được hạch toán vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời hạn thuê hoạt động.

## 2.14 Chi phí trả trước

Các chi phí đã phát sinh liên quan đến kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của nhiều năm tài chính được hạch toán vào chi phí trả trước để phân bổ dần vào kết quả hoạt động kinh doanh trong các năm tài chính sau.

Việc tính và phân bổ chi phí trả trước dài hạn vào chi phí sản xuất kinh doanh từng năm tài chính được căn cứ vào tính chất, mức độ từng loại chi phí để lựa chọn phương pháp và tiêu thức phân bổ hợp lý.

Các loại chi phí trả trước của Công ty bao gồm:

- ▶ Chi phí đất trả trước bao gồm tiền thuê đất trả trước, kể cả các khoản liên quan đến đất thuê mà Công ty đã nhận được giấy chứng nhận quyền sử dụng đất nhưng không đủ điều kiện ghi nhận tài sản cố định vô hình theo Thông tư số 45/2013/TT-BTC do Bộ Tài chính ban hành ngày 25/04/2013 hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định và các chi phí phát sinh khác liên quan đến việc đảm bảo cho việc sử dụng đất thuê. Các chi phí này được ghi nhận vào Báo cáo kết quả kinh doanh theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời hạn của hợp đồng thuê đất;
- ▶ Công cụ và dụng cụ bao gồm các tài sản mà Công ty nắm giữ để sử dụng trong quá trình hoạt động kinh doanh bình thường, với nguyên giá của mỗi tài sản thấp hơn 30 triệu đồng và do đó không đủ điều kiện để ghi nhận là tài sản cố định theo quy định hiện hành. Nguyên giá công cụ dụng cụ được phân bổ theo phương pháp đường thẳng trong thời gian không quá 03 năm;
- ▶ Chi phí bảo hiểm được phân bổ vào chi phí theo phương pháp đường thẳng với thời gian phân bổ không quá 01 năm;
- ▶ Chi phí sửa chữa được phân bổ vào chi phí theo phương pháp đường thẳng với thời gian phân bổ không quá 05 năm;
- ▶ Chi phí trả trước khác (dịch vụ khác) được ghi nhận theo nguyên giá và được phân bổ theo phương pháp đường thẳng theo thời hạn sử dụng trả trước của từng loại dịch vụ.

## 2.15 Các khoản nợ phải trả

Các khoản nợ phải trả được theo dõi theo kỳ hạn phải trả, đối tượng phải trả, loại nguyên tệ phải trả và các yếu tố khác theo nhu cầu quản lý của Công ty. Các khoản phải trả được phân loại ngắn hạn và dài hạn trên báo cáo tài chính căn cứ theo kỳ hạn còn lại của các khoản phải trả tại ngày báo cáo.

## 2.16 Vốn chủ sở hữu

Vốn đầu tư của chủ sở hữu được ghi nhận theo số vốn thực góp của chủ sở hữu.

Thặng dư vốn cổ phần phản ánh chênh lệch giữa mệnh giá, chi phí trực tiếp liên quan đến việc phát hành cổ phiếu và giá phát hành cổ phiếu (kể cả các trường hợp tái phát hành cổ phiếu quỹ) và có thể là thặng dư dương (nếu giá phát hành cao hơn mệnh giá và chi phí trực tiếp liên quan đến việc phát hành cổ phiếu) hoặc thặng dư âm (nếu giá phát hành thấp hơn mệnh giá và chi phí trực tiếp liên quan đến việc phát hành cổ phiếu).

Quý khác thuộc Vốn chủ sở hữu phản ánh số vốn kinh doanh được hình thành do bổ sung từ kết quả hoạt động kinh doanh hoặc do được tặng, biếu, tài trợ, đánh giá lại tài sản (nếu được phép ghi tăng, giảm Vốn đầu tư của chủ sở hữu).

Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối phản ánh kết quả kinh doanh (lãi, lỗ) sau thuế thu nhập doanh nghiệp và tình hình phân chia lợi nhuận hoặc xử lý lỗ của Công ty.

Cổ tức phải trả cho các cổ đông được ghi nhận là khoản phải trả trong Bảng Cân đối kế toán của Công ty sau khi có thông báo chia cổ tức của Hội đồng Quản trị Công ty và thông báo ngày chốt quyền nhận cổ tức của Tổng công ty Lưu ký và Bù trừ Chứng khoán Việt Nam.

## 2.17 Doanh thu

Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ được ghi nhận khi Công ty có khả năng nhận được các lợi ích kinh tế có thể xác định một cách chắc chắn. Doanh thu được xác định theo giá trị hợp lý của các khoản đã thu hoặc sẽ thu được sau khi trừ đi các khoản chiết khấu thương mại, giảm giá hàng bán, hàng bán bị trả lại.

Các điều kiện ghi nhận cụ thể sau đây cũng phải được đáp ứng khi ghi nhận doanh thu:

### Doanh thu bán hàng

- ▶ Phần lớn rủi ro và lợi ích gắn liền với quyền sở hữu sản phẩm hoặc hàng hóa đã được chuyển giao cho người mua; và
- ▶ Công ty không còn nắm giữ quyền quản lý hàng hóa như người sở hữu hàng hóa hoặc quyền kiểm soát hàng hóa.

### Doanh thu cung cấp dịch vụ

- ▶ Xác định được phần công việc đã hoàn thành vào ngày lập Bảng cân đối kế toán.

### Doanh thu hoạt động tài chính

Doanh thu hoạt động tài chính gồm doanh thu phát sinh từ lãi tiền gửi và doanh thu tài chính khác được ghi nhận khi thỏa mãn đồng thời hai (02) điều kiện sau:

- ▶ Có khả năng thu được lợi ích kinh tế từ giao dịch đó; và
- ▶ Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn.

## 2.18 Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp

Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp là tổng chi phí phát sinh của thành phẩm, hàng hóa, vật tư xuất bán và dịch vụ cung cấp cho khách hàng trong năm, được ghi nhận phù hợp với doanh thu phát sinh trong năm và đảm bảo tuân thủ nguyên tắc thận trọng. Các trường hợp hao hụt vật tư hàng hóa vượt định mức, chi phí vượt định mức bình thường, chi phí nhân công và chi phí sản xuất chung cố định không phân bổ vào giá trị sản phẩm nhập kho, dự phòng giảm giá hàng tồn kho, hàng tồn kho bị mất mát sau khi đã trừ đi phần trách nhiệm của tập thể, cá nhân có liên quan... được ghi nhận đầy đủ, kịp thời vào giá vốn hàng bán trong năm.

## 2.19 Chi phí tài chính

Các khoản chi phí được ghi nhận vào chi phí tài chính gồm các khoản lỗ do thay đổi tỷ giá hối đoái các nghiệp vụ phát sinh liên quan đến ngoại tệ.

Các khoản trên được ghi nhận theo tổng số phát sinh trong năm, không bù trừ với doanh thu hoạt động tài chính.

## 2.20 Thuế thu nhập doanh nghiệp

### Thuế TNDN hiện hành

Chi phí thuế TNDN hiện hành được xác định trên cơ sở thu nhập chịu thuế trong năm và thuế suất thuế TNDN trong năm tài chính hiện hành.

### Ưu đãi thuế còn hiệu lực trong năm 2025

Mô tả	Dự án	Thuế suất
Dự án đầu tư mở rộng từ năm 2014 trở đi	Tàu Superdong VII, VIII, IX, X, XI, XII	Miễn thuế TNDN 4 năm, giảm 50% số thuế phải nộp cho 9 năm tiếp theo từ năm đầu tiên phát sinh thu nhập chịu thuế.
Các dự án đầu tư mới	Buýt Bãi vòng Đông Dương, Buýt Trần Đề - Sóc Trăng, Bến tàu Trần Đề, Tàu Côn đảo I, II, Tàu Phú Quý I, II	Thuế suất 10% trong 15 năm, miễn thuế TNDN 4 năm, giảm 50% số thuế phải nộp cho 9 năm tiếp theo

### Thuế suất thuế TNDN năm hiện hành

Thuế suất áp dụng cho các thu nhập chịu thuế không được hưởng ưu đãi thuế trong năm là 20%.

## 2.21 Lãi trên cổ phiếu

Lãi cơ bản trên cổ phiếu được tính bằng cách chia lợi nhuận hoặc lỗ sau thuế phân bổ cho cổ đông sở hữu cổ phiếu phổ thông của Công ty (sau khi đã điều chỉnh cho việc trích lập Quỹ Khen thưởng, phúc lợi và Quỹ khen thưởng Ban điều hành) cho số lượng bình quân gia quyền của số cổ phiếu phổ thông đang lưu hành trong năm.

## 2.22 Các bên liên quan

Các bên được coi là liên quan nếu bên đó có khả năng kiểm soát hoặc có ảnh hưởng đáng kể đối với bên kia trong việc ra quyết định về các chính sách tài chính và hoạt động. Các bên liên quan của Công ty bao gồm:

- Các doanh nghiệp trực tiếp hay gián tiếp qua một hoặc nhiều trung gian có quyền kiểm soát Công ty hoặc chịu sự kiểm soát của Công ty, hoặc cùng chung sự kiểm soát với Công ty, bao gồm cả công ty mẹ, công ty con và công ty liên kết;

- Các cá nhân trực tiếp hoặc gián tiếp nắm quyền biểu quyết của Công ty mà có ảnh hưởng đáng kể đối với Công ty, những nhân sự quản lý chủ chốt của Công ty, những thành viên mật thiết trong gia đình của các cá nhân này;
- Các doanh nghiệp do các cá nhân nêu trên nắm trực tiếp hoặc gián tiếp phần quan trọng quyền biểu quyết hoặc có ảnh hưởng đáng kể tới các doanh nghiệp này.

Trong việc xem xét từng mối quan hệ của các bên liên quan để phục vụ cho việc lập và trình bày Báo cáo tài chính, Công ty chú ý tới bản chất của mối quan hệ hơn là hình thức pháp lý của các quan hệ đó.

## 2.23 Thông tin bộ phận

Toàn bộ doanh thu của Công ty đến từ hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa ven biển trên địa bàn các tỉnh An Giang, tỉnh Lâm Đồng, thành phố Cần Thơ và thành phố Hồ Chí Minh. Do đó, Công ty không lập báo cáo bộ phận theo lĩnh vực kinh doanh và khu vực địa lý.

## 3. Tiền và tương đương tiền

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
Tiền mặt	207.359.206	215.814.000
Tiền gửi ngân hàng	7.170.728.435	17.556.048.017
Tiền đang chuyển	165.036.741	511.281.053
Các khoản tương đương tiền	-	147.700.000.000
	<b>7.543.124.382</b>	<b>165.983.143.070</b>

## 4. Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn ngắn hạn

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
Tiền gửi có kỳ hạn	180.000.000.000	10.000.000.000
	<b>180.000.000.000</b>	<b>10.000.000.000</b>

Tại ngày 31/12/2025, đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn là các khoản tiền gửi có kỳ hạn từ 06 tháng đến 12 tháng, có giá trị 180.000.000.000 VND, được gửi tại các ngân hàng thương mại với lãi suất từ 5%/năm đến 7%/năm.

## 5. Phải thu ngắn hạn của khách hàng

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
<b>Bên liên quan</b>	<b>40.398.872.466</b>	<b>39.119.613.556</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd (*)	40.398.872.466	39.119.613.556
<b>Bên khác</b>	<b>640.505.004</b>	<b>568.442.494</b>
Các đối tượng khác	640.505.004	568.442.494
	<b>41.039.377.470</b>	<b>39.688.056.050</b>

(\*) Số dư tại ngày 31/12/2025 là khoản phải thu Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Shd tiền bán thanh lý hai phà Superdong PI, PII của dự án đầu tư mở rộng theo Nghị quyết số 01/2023/NQ-HĐQT ngày 21/02/2023 của Hội đồng Quản trị. Theo các biên bản làm việc giữa các bên và Nghị quyết số 07/2025/NQ-HĐQT ngày 30/12/2025 của Công ty, Kaibuok Shipyard (M) Sdn. Bhd sẽ thực hiện thanh toán cho Công ty với số tiền 200.000 USD mỗi quý cho đến khi tất toán toàn bộ khoản nợ, đồng thời, miễn lãi chậm trả phát sinh trong năm 2025 với số tiền là 66.413,35 USD.

## 6. Trả trước cho người bán ngắn hạn

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
<b>Bên liên quan</b>	<b>209.510.087.875</b>	<b>211.106.377.527</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd (*)	209.510.087.875	211.106.377.527
<b>Bên khác</b>	<b>2.024.511.671</b>	<b>1.891.054.440</b>
Chi nhánh Công ty Cổ phần Xuất Nhập Khẩu Kiên Giang - Xí nghiệp Kinh doanh Xăng dầu An Bình	233.550.000	369.010.000
Công ty TNHH NakaShiMa Việt Nam	279.090.000	295.300.000
Lion Sing Enterprise	-	227.250.240
Các đối tượng khác	1.511.871.671	999.494.200
	<b>211.534.599.546</b>	<b>212.997.431.967</b>

(\*) Số dư tại ngày 31/12/2025 bao gồm:

1) Ứng trước thực hiện hai hợp đồng thiết kế, lắp đặt, hoàn thiện và chuyển giao hai phà cao tốc chở khách bằng hợp kim nhôm. Tiến độ các hợp đồng như sau:

- ▶ Hợp đồng số KS/SUPERDONG/FASTRR/02/18 với giá trị 58.307.206.875 VND: Phà đã hoàn thiện tuy nhiên chưa chuyển giao cho Công ty do Công ty chưa có bến bãi neo đậu;
- ▶ Hợp đồng số KS/SUPERDONG/FASTRP/12/19 với giá trị 62.622.084.000 VND: Phà đang trong quá trình hoàn thiện khâu lắp đặt máy móc thiết bị sau thời gian gián đoạn bởi dịch Covid-19 và Công ty chưa có bến bãi neo đậu phà.

Ngoài ra, Công ty không phải chịu các chi phí phát sinh trong thời gian hai phà chưa vận chuyển về Việt Nam theo thỏa thuận ngày 30/08/2018.

2) Ứng trước theo Hợp đồng số KS/SUPERDONG/TRIMARANROPAX/08/23 ngày 17/08/2023 với giá trị 88.580.797.000 VND để đóng phà cao tốc 3 thân mới cho tuyến Phan Thiết – Phú Quý và tuyến Vũng Tàu – Côn Đảo. Trong đó:

- ▶ Thời gian hoàn thành theo hợp đồng là 18 tháng và phụ thuộc vào tình trạng hoàn thành việc đóng và lắp đặt máy móc thiết bị của các phà cũng như thời gian chuẩn bị bến bãi để nhập phà về nước hoạt động.
- ▶ Theo Theo nghị quyết số 03/2025/NQ-HĐQT ngày 29/03/2025, Công ty và Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Shd đã thống nhất điều chỉnh thời gian thực hiện hợp đồng từ 18 tháng thành 48 tháng (đến quý 3/2027).

## 7. Phải thu khác

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
<b>a) Ngắn hạn</b>		
<b>a.1) Chi tiết theo nội dung</b>		
Lãi tiền gửi dự thu	5.278.936.986	1.211.207.398
Ủy ban nhân dân thành phố Hà Tiên (*)	24.214.019.671	24.214.019.671
Tạm ứng nhân viên	780.000.000	845.000.000
Ký cược, ký quỹ	32.300.000	27.000.000
Phải thu tiền phạt chậm thanh toán	-	1.222.353.988
Phải thu tiền bảo hiểm bồi thường (**)	9.860.552.084	-
Phải thu khác	118.346.259	118.346.259
	<b>40.284.155.000</b>	<b>27.637.927.316</b>
<b>a.2) Chi tiết theo đối tượng</b>		
<b>Bên liên quan</b>	<b>118.346.259</b>	<b>1.340.700.247</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd	118.346.259	1.340.700.247
<b>Bên khác</b>	<b>40.165.808.741</b>	<b>26.297.227.069</b>
Ủy ban nhân dân thành phố Hà Tiên (*)	24.214.019.671	24.214.019.671
Công Ty Bảo Hiểm PJICO Kiên Giang (**)	9.860.552.084	-
Ngân hàng TMCP Sài Gòn Thương Tín - Chi nhánh Kiên Giang	3.564.690.411	479.126.027
Ngân hàng TMCP Sài Gòn Thương Tín - Chi nhánh Điện Biên Phủ	1.357.479.452	588.985.479
Các đối tượng khác	1.169.067.123	1.015.095.892
	<b>40.284.155.000</b>	<b>27.637.927.316</b>
<b>b) Dài hạn</b>		
<b>b.1) Chi tiết theo nội dung</b>		
Ký cược, ký quỹ	905.000.000	805.000.000
	<b>905.000.000</b>	<b>805.000.000</b>
<b>b.2) Chi tiết theo đối tượng</b>		
<b>Bên liên quan</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>
Bà Hà Nguyệt Nhi - Đặt cọc thuê văn phòng	30.000.000	30.000.000
<b>Bên khác</b>	<b>875.000.000</b>	<b>775.000.000</b>
Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Sóc Trăng - Ký quỹ Dự án Trần Đề	675.000.000	675.000.000
Ông Văn Văn Tuấn - Đặt cọc thuê văn phòng	100.000.000	100.000.000
Ban Quản Lý Cảng Bến Đầm Đặc Khu Côn Đảo - Ký quỹ hợp đồng dịch vụ cảng biển	100.000.000	-
	<b>905.000.000</b>	<b>805.000.000</b>

(\*) Số dư tại ngày 31/12/2025 bao gồm:

- ▶ Khoản hoàn tiền trúng thầu với giá trị là 21.350.000.000 VND; và
- ▶ Lãi chậm trả ước tính của Công ty với giá trị là 2.864.019.671 VND.

Theo văn bản số 215/UBND-TCKH ngày 08/7/2019 của UBND thành phố Hà Tiên (nay là UBND phường Tô Châu) và Nghị quyết số 07/2019/NQ-HĐQT ngày 04/09/2019 của Hội đồng Quản trị, Công ty và UBND phường Tô Châu đã thống nhất hủy kết quả đấu giá quyền sử dụng, bàn giao thửa số 18, khu phố 1, phường Tô Châu, thành phố Hà Tiên, tỉnh Kiên Giang phát sinh tháng 12 năm 2017. Bên cạnh đó, UBND phường Tô Châu sẽ hoàn trả tiền trúng thầu cùng tiền lãi chậm trả cho Công ty.

Theo Văn bản số 109/CVTP-2023 ngày 04/12/2023 của Công ty gửi UBND phường Tô Châu và Văn bản số 886/UBND-VP ngày 21/12/2023 của UBND phường Tô Châu gửi Công ty, hai bên đã thống nhất phương án “Hủy kết quả trúng đất giá và hoàn trả tiền trúng đấu giá lại Công ty, cộng với lãi suất tính theo lãi suất hiện hành của Ngân hàng Nhà nước”.

Tại ngày lập báo cáo tài chính, các bên vẫn đang tiếp tục trao đổi để thống nhất về lãi suất áp dụng. Theo đó, lãi chậm trả phát sinh có thể thay đổi tùy theo kết quả làm việc giữa hai bên.

(\*\*) Công ty phát sinh các sự kiện gây hư hỏng nặng đối với máy móc của các tàu đang hoạt động:

- ▶ Ngày 28/03/2025, tàu Superdong Phú Quý I gặp sự cố trên hành trình Phan Thiết - Phú Quý;
- ▶ Ngày 29/03/2025, tàu Superdong IX gặp sự cố trên hành trình Kiên Giang - Lại Sơn.

Công ty đã thông báo đến cơ quan chức năng và các bên liên quan, đồng thời thực hiện các phương án sửa chữa để đưa tàu hoạt động trở lại. Công ty đã nộp hồ sơ yêu cầu bồi hoàn tới Công ty Bảo hiểm PJICO Kiên Giang đối với chi phí khắc phục sự cố đã phát sinh và ghi nhận tăng chỉ tiêu “Phải thu ngắn hạn khác” số tiền 9.860.552.084 VND.

Tại thời điểm 31/12/2025, Công ty đang làm việc với Công ty bảo hiểm để xác định số tiền thực tế được bồi hoàn.

## 8. Hàng tồn kho

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
Phụ tùng	20.953.548.612	23.327.302.997
Dầu Do	1.431.495.920	1.215.790.200
Nhiên liệu	485.871.752	356.774.537
Vật liệu	8.764.920.260	4.685.603.865
Hàng hóa	69.585.500	73.354.658
	<b>31.705.422.044</b>	<b>29.658.826.257</b>

## 9. Chi phí trả trước

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
<b>a) Ngắn hạn</b>		
Chi phí bảo hiểm	1.532.536.596	223.573.022
Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu	1.352.903.612	1.065.784.484
Chi phí trả trước khác	1.229.440.186	1.354.000.610
	<b>4.114.880.394</b>	<b>2.643.358.116</b>
<b>b) Dài hạn</b>		
Công cụ, dụng cụ	145.703.943	252.625.355
Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu	10.680.856.047	8.553.177.521
Tiền thuê đất trả trước (*)	3.804.083.343	3.896.677.659
Chi phí trả trước khác	460.914.192	729.757.897
	<b>15.091.557.525</b>	<b>13.432.238.432</b>

(\*) Tiền thuê đất trả tiền một lần tại ấp Đầu Giồng, xã Trần Đề, thành phố Cần Thơ để thực hiện dự án Bến Cảng Trần Đề - Sóc Trăng (Xem chi tiết tại Thuyết minh 12) theo hợp đồng thuê đất được trình bày chi tiết tại Thuyết minh 17.

**10. Tài sản cố định hữu hình**

	Nhà cửa, vật kiến trúc VND	Máy móc, thiết bị VND	Phương tiện vận tải, truyền dẫn VND	Thiết bị, dụng cụ quản lý VND	Tài sản cố định hữu hình khác VND	Tổng VND
<b>Nguyên giá</b>						
Tại ngày 01/01/2025	67.923.669.056	1.250.157.802	718.076.594.397	1.568.035.527	259.579.842	789.078.036.624
Hoán cải tàu (*)	-	-	59.252.170.171	-	-	59.252.170.171
Mua mới	408.950.000	-	-	30.990.909	-	439.940.909
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>68.332.619.056</b>	<b>1.250.157.802</b>	<b>777.328.764.568</b>	<b>1.599.026.436</b>	<b>259.579.842</b>	<b>848.770.147.704</b>
<b>Hao mòn lũy kế</b>						
Tại ngày 01/01/2025	11.220.725.788	1.171.186.596	423.727.421.474	1.315.455.199	259.579.842	437.694.368.899
Khấu hao	1.991.302.800	16.805.214	41.921.785.117	194.283.708	-	44.124.176.839
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>13.212.028.588</b>	<b>1.187.991.810</b>	<b>465.649.206.591</b>	<b>1.509.738.907</b>	<b>259.579.842</b>	<b>481.818.545.738</b>
<b>Giá trị còn lại</b>						
Tại ngày 01/01/2025	56.702.943.268	78.971.206	294.349.172.923	252.580.328	-	351.383.667.725
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>55.120.590.468</b>	<b>62.165.992</b>	<b>311.679.557.977</b>	<b>89.287.529</b>	<b>-</b>	<b>366.951.601.966</b>

Nguyên giá tài sản cố định hữu hình cuối năm đã khấu hao hết nhưng vẫn còn sử dụng: 106.671.298.056 VND.

(\*) Nguyên giá tài sản cố định hữu hình tăng mới là giá trị của tàu Superdong X và tàu Superdong XI đã hoàn thành hoá cải và đi vào vận hành khai thác trong năm.

**11. Tài sản cố định vô hình**

	Quyền sử dụng đất (*) VND	Phần mềm máy tính VND	Tài sản cố định vô hình khác VND	Tổng VND
<b>Nguyên giá</b>				
Tại ngày 01/01/2025	7.126.349.000	2.418.075.390	212.108.191	9.756.532.581
Mua trong năm	-	319.000.000	-	319.000.000
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>7.126.349.000</b>	<b>2.737.075.390</b>	<b>212.108.191</b>	<b>10.075.532.581</b>
<b>Hao mòn lũy kế</b>				
Tại ngày 01/01/2025	-	2.014.356.097	195.656.578	2.210.012.675
Khấu hao trong năm	-	168.598.610	12.000.000	180.598.610
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>-</b>	<b>2.182.954.707</b>	<b>207.656.578</b>	<b>2.390.611.285</b>
<b>Giá trị còn lại</b>				
Tại ngày 01/01/2025	7.126.349.000	403.719.293	16.451.613	7.546.519.906
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>7.126.349.000</b>	<b>554.120.683</b>	<b>4.451.613</b>	<b>7.684.921.296</b>

Nguyên giá tài sản cố định vô hình cuối năm đã khấu hao hết nhưng vẫn còn sử dụng: 2.020.183.581 VND.

(\*) Quyền sử dụng đất lâu dài là các diện tích đất làm văn phòng của Công ty tại:

- ▶ Số 1F, Nguyễn Huỳnh Đức, phường Rạch Giá; tỉnh An Giang;
- ▶ Số 14 Tự Do, phường Rạch Giá; tỉnh An Giang;
- ▶ Số L4, lô 01, đường 3/2, phường Rạch Giá; tỉnh An Giang.

**12. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang**

	31/12/2025 VND	01/01/2025 VND
Mua sắm tài sản cố định	973.281.018	973.281.018
Xây dựng cơ bản dở dang (Công trình bến tàu Trần Đề - Sóc Trăng (**))	4.885.753.701	4.568.173.701
Hoán cải tàu	-	26.733.730.441
	<b>5.859.034.719</b>	<b>32.275.185.160</b>

(\*) Thông tin chi tiết dự án Bến tàu Trần Đề - Sóc Trăng:

Khởi công xây dựng từ tháng 1/2017 tại ấp Đầu Giồng, xã Trần Đề, thành phố Cần Thơ, dự án có tổng mức đầu tư 90 tỷ VND để đầu tư bến cảng (gồm các hạng mục: cầu cảng, kho, trụ sở, cơ sở dịch vụ khách sạn, nhà nghỉ cho nhân viên, kinh doanh ăn uống, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước và các công trình phụ trợ khác). Dự án đã hoàn thành và đưa vào sử dụng, ghi tăng giá trị TSCĐ đối với các công trình nhà ga bán vé, nhà chờ và các công trình phụ trợ trong phạm vi nhà chờ; vận hành tàu đóng mới và khai thác với tần suất 14 chuyến/tháng/2 tàu.

Do ảnh hưởng từ dịch Covid-19 (giai đoạn 2020-2021) làm gián đoạn quá trình thực hiện dự án, phần dự án chưa hoàn thiện được tạm dừng thi công trong thời gian Công ty xin gia hạn quyền sử dụng đất tại bến cảng Trần Đề - Sóc Trăng để được tiếp tục thực hiện dự án đối với các hạng mục công trình còn lại và xin cấp phép xây dựng mới do giấy phép xây dựng ban đầu đã hết thời hạn thực hiện. Tại ngày 31/12/2025, Dự án tạm ngưng triển khai trong thời gian chờ hoàn tất đàm phán gia hạn thời gian sử dụng đất.

**13. Phải trả người bán ngắn hạn**

	31/12/2025		01/01/2025	
	Giá trị	Số có khả năng trả nợ	Giá trị	Số có khả năng trả nợ
	VND	VND	VND	VND
<b>Bên liên quan</b>	<b>26.377.000</b>	<b>26.377.000</b>	<b>25.551.000</b>	<b>25.551.000</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd	26.377.000	26.377.000	25.551.000	25.551.000
<b>Bên khác</b>	<b>1.401.812.968</b>	<b>1.401.812.968</b>	<b>1.562.729.073</b>	<b>1.562.729.073</b>
Công ty TNHH Xăng dầu Kiên Giang	-	-	251.020.000	251.020.000
Doanh nghiệp Tư nhân Xăng dầu Phi Hải	518.840.000	518.840.000	177.300.000	177.300.000
Các đối tượng khác	882.972.968	882.972.968	1.134.409.073	1.134.409.073
	<b>1.428.189.968</b>	<b>1.428.189.968</b>	<b>1.588.280.073</b>	<b>1.588.280.073</b>

**14. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước**

	01/01/2025		Phát sinh		31/12/2025	
	Số phải nộp	Số phải nộp	Số phải nộp	Số đã nộp	Số phải nộp	Số phải nộp
	VND	VND	VND	VND	VND	VND
Thuế giá trị gia tăng	129.166.280	14.731.651.885	13.594.202.668	-	1.266.615.497	-
Thuế xuất, nhập khẩu	-	5.559.778.805	5.559.778.805	-	-	-
Thuế thu nhập doanh nghiệp	1.235.074.027	11.141.428.859	9.235.074.029	-	3.141.428.857	-
Thuế thu nhập cá nhân	149.031.023	3.810.240.706	3.804.316.019	-	154.955.710	-
Các loại thuế khác	1.397.305	54.467.318	55.152.566	-	712.057	-
Các khoản phải nộp khác	-	673.737.606	673.737.606	-	-	-
	<b>1.514.668.635</b>	<b>35.971.305.179</b>	<b>32.922.261.693</b>		<b>4.563.712.121</b>	

Quyết toán thuế của Công ty sẽ chịu sự kiểm tra của cơ quan thuế. Do việc áp dụng luật và các qui định về thuế đối với nhiều loại giao dịch khác nhau có thể được giải thích theo nhiều cách khác nhau, số thuế được trình bày trên Báo cáo tài chính có thể bị thay đổi theo quyết định của cơ quan thuế.

**15. Phải trả khác**

	31/12/2025	01/01/2025
	VND	VND
<b>a) Ngắn hạn</b>		
Phải trả tiền cổ tức	15.994.375	14.738.475
Kinh phí công đoàn, BHXH, BHYT, BHTN	97.317.650	108.934.700
Thù lao Hội đồng Quản trị	120.500.000	120.500.000
Khác	340.764.082	515.900.561
	<b>574.576.107</b>	<b>760.073.736</b>
<b>b) Dài hạn</b>		
Nhận ký quỹ, ký cược	60.000.000	60.000.000
	<b>60.000.000</b>	<b>60.000.000</b>

**16. Vốn chủ sở hữu**

**a) Bảng đối chiếu biến động của vốn chủ sở hữu**

	Vốn góp của chủ sở hữu		Thặng dư vốn cổ phần		Quỹ đầu tư phát triển		Quỹ khác của chủ sở hữu		Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối		Tổng cộng	
	VND		VND		VND		VND		VND		VND	
<b>Tại ngày 01/01/2024</b>	<b>633.317.350.000</b>		<b>11.469.923.636</b>		<b>6.825.309.715</b>		<b>2.000.000.000</b>		<b>228.414.523.352</b>		<b>882.027.106.703</b>	
Lợi nhuận năm trước	-		-		-		-		33.974.610.349		33.974.610.349	
Tăng vốn	31.659.620.000		-		-		-		-		31.659.620.000	
Phân phối lợi nhuận	-		-		-		-		(63.325.487.500)		(63.325.487.500)	
<b>Tại ngày 01/01/2025</b>	<b>664.976.970.000</b>		<b>11.469.923.636</b>		<b>6.825.309.715</b>		<b>2.000.000.000</b>		<b>199.063.646.201</b>		<b>884.335.849.552</b>	
Lợi nhuận năm nay	-		-		-		-		47.918.395.232		47.918.395.232	
Phân phối lợi nhuận (*)	-		-		-		-		(33.248.848.500)		(33.248.848.500)	
<b>Tại ngày 31/12/2025</b>	<b>664.976.970.000</b>		<b>11.469.923.636</b>		<b>6.825.309.715</b>		<b>2.000.000.000</b>		<b>213.733.192.933</b>		<b>899.005.396.284</b>	

(\*) Công ty phân phối lợi nhuận năm 2024 theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên số 01/2025/NQ-ĐHĐCĐ ngày 24/04/2025 và Nghị quyết Hội đồng Quản trị số 5A/2025/NQ-HĐQT ngày 12/05/2025 với phương án trả cổ tức 5% bằng tiền mặt.

**b) Chi tiết vốn đầu tư của chủ sở hữu**

	31/12/2025		01/01/2025	
	VND	%	VND	%
Kaibuok Shiyard (M) Sdn.Bhd	39.570.120.000	5,95	39.570.120.000	5,95
Puan Kwong Siing	85.314.140.000	12,83	85.314.140.000	12,83
Puan Chiong	32.288.280.000	4,86	32.288.280.000	4,86
Ting Chek Hua	86.356.500.000	12,99	86.269.500.000	12,97
Hà Nguyệt Nhi	47.367.240.000	7,12	47.367.240.000	7,12
Khác	374.080.690.000	56,25	374.167.690.000	56,27
	<b>664.976.970.000</b>	<b>100,00</b>	<b>664.976.970.000</b>	<b>100,00</b>

**c) Các giao dịch về vốn với các chủ sở hữu và phân phối cổ tức, chia lợi nhuận**

	Năm 2025		Năm 2024	
	VND		VND	
Vốn đầu tư của Chủ sở hữu				
- Vốn góp đầu năm	664.976.970.000		633.317.350.000	
- Vốn góp tăng trong năm	-		31.659.620.000	
- Vốn góp giảm trong năm	-		-	
- Vốn góp cuối năm	664.976.970.000		664.976.970.000	
Cổ tức, lợi nhuận				
- Cổ tức, lợi nhuận phải trả đầu năm	14.738.475		13.517.900	
- Cổ tức, lợi nhuận phải trả trong năm	33.248.848.500		31.665.867.500	
+ <i>Cổ tức, lợi nhuận chia trên lợi nhuận năm trước</i>	33.248.848.500		31.665.867.500	
- Cổ tức, lợi nhuận đã chi trả bằng tiền	(33.247.592.600)		(31.664.646.925)	
+ <i>Cổ tức, lợi nhuận chia trên lợi nhuận năm trước</i>	(33.247.592.600)		(31.664.646.925)	
- Cổ tức, lợi nhuận còn phải trả cuối năm	15.994.375		14.738.475	

**d) Cổ phiếu**

	31/12/2025		01/01/2025	
	Cổ phiếu		Cổ phiếu	
Số lượng cổ phiếu đăng ký phát hành	66.497.697		66.497.697	
Số lượng cổ phiếu đã bán ra công chúng	66.497.697		66.497.697	
- <i>Cổ phiếu phổ thông</i>	66.497.697		66.497.697	
Số lượng cổ phiếu được mua lại	-		-	
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	66.497.697		66.497.697	
- <i>Cổ phiếu phổ thông</i>	66.497.697		66.497.697	

Mệnh giá cổ phiếu: 10.000 VND/ cổ phiếu.

**17. Các khoản mục ngoài Bảng Cân đối kế toán**

**Tài sản thuê ngoài**

a) Công ty ký hợp đồng thuê đất số 05/HĐTĐ ngày 24/02/2017 với Ủy ban Nhân dân tỉnh Sóc Trăng (nay là tỉnh Cần Thơ) (theo hợp đồng trả tiền thuê đất một lần) tại ấp Đầu Giồng, xã Trần Đề, thành phố Cần Thơ để thực hiện dự án Bến cảng Trần Đề - Sóc Trăng (Thuyết minh 12). Diện tích thuê là 36.691,3 m<sup>2</sup> và thời hạn thuê đất từ ngày 21/02/2017 đến ngày 15/02/2067.

b) Công ty ký các hợp đồng thuê vị trí tại nhiều địa điểm để làm văn phòng, kho. Công ty phải trả tiền thuê vị trí định kỳ theo quy định tại các hợp đồng này.

**Ngoại tệ các loại**

	31/12/2025	01/01/2025
USD	0,72	0,72

**18. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Bán hàng hóa	890.930.568	820.585.192
Cung cấp dịch vụ	421.058.509.301	380.293.607.604
	<b>421.949.439.869</b>	<b>381.114.192.796</b>

**19. Giá vốn hàng bán và cung cấp dịch vụ**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
<b>a.1) Chi tiết theo nội dung</b>	<b>310.817.503.572</b>	<b>294.049.831.761</b>
Giá vốn bán hàng hóa	372.374.423	387.748.915
Giá vốn cung cấp dịch vụ	310.445.129.149	293.662.082.846
<b>a.2) Chi tiết theo yếu tố</b>	<b>310.817.503.572</b>	<b>294.049.831.761</b>
Chi phí nguyên liệu, vật liệu	164.291.956.069	153.446.836.753
Chi phí nhân công	53.745.710.791	52.971.242.936
Chi phí khấu hao tài sản cố định	43.530.307.323	43.270.569.084
Chi phí dịch vụ mua ngoài	18.185.705.859	17.406.919.342
Chi phí khác bằng tiền	31.063.823.530	26.954.263.646
	<b>310.817.503.572</b>	<b>294.049.831.761</b>

**20. Doanh thu hoạt động tài chính**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Lãi tiền gửi ngân hàng	8.920.970.850	10.187.447.185
Lãi chênh lệch tỷ giá phát sinh trong năm	1.064.915.251	2.266.189.244
Lãi chênh lệch tỷ giá đánh giá cuối năm	232.229.038	-
	<b>10.218.115.139</b>	<b>12.453.636.429</b>

**21. Chi phí tài chính**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Lỗ chênh lệch tỷ giá phát sinh trong năm	186.838.619	14.301.118
Lỗ chênh lệch tỷ giá đánh giá cuối năm	-	4.887.120
	<b>186.838.619</b>	<b>19.188.238</b>

**22. Chi phí bán hàng**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Chi phí nhân viên	16.021.662.009	15.599.061.338
Chi phí khấu hao tài sản cố định	300.619.252	314.336.124
Chi phí hoa hồng, chiết khấu	22.188.093.111	19.493.910.433
Chi phí dịch vụ mua ngoài	4.484.367.627	4.976.350.375
Chi phí bằng tiền khác	3.260.431.230	3.609.386.541
	<b>46.255.173.229</b>	<b>43.993.044.811</b>
<b>Trong đó, mua vào từ Bên liên quan</b>	<b>144.000.000</b>	<b>138.000.000</b>
Xem chi tiết tại Thuyết minh 31		

**23. Chi phí quản lý doanh nghiệp**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Chi phí nhân viên quản lý	11.672.293.733	10.779.584.633
Chi phí khấu hao tài sản cố định	473.848.874	439.299.888
Chi phí dịch vụ mua ngoài	3.382.068.401	3.263.025.940
Chi phí bằng tiền khác	1.394.953.389	1.424.483.947
	<b>16.923.164.397</b>	<b>15.906.394.408</b>

**24. Thu nhập khác**

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
Thu nhập từ phạt chậm thanh toán	-	1.222.353.988
Thu nhập từ việc khách hủy vé	955.373.530	670.923.867
Thu nhập khác	119.929.872	107.849.517
	<b>1.075.303.402</b>	<b>2.001.127.372</b>

## 25. Chi phí khác

	Năm 2025	Năm 2024
	VND	VND
Chi phí khác	354.502	240.813.002
	<b>354.502</b>	<b>240.813.002</b>

## 26. Thu nhập doanh nghiệp hiện hành

	Năm 2025	Năm 2024
	VND	VND
<b>Lợi nhuận trước thuế</b>	<b>59.059.824.091</b>	<b>41.359.684.377</b>
Chi phí không được trừ khi tính thuế	24.143.098.330	22.467.506.077
Khoản điều chỉnh tăng doanh thu chịu thuế	1.732.392.235	-
<b>Thu nhập tính thuế</b>	<b>84.935.314.656</b>	<b>63.827.190.454</b>
Thu nhập hoạt động được ưu đãi thuế	78.480.356.304	57.469.305.711
Thu nhập hoạt động không được ưu đãi thuế	10.602.024.829	9.599.000.751
Lỗ của các hoạt động được ưu đãi thuế (không bù trừ) chờ kết chuyển năm sau	(4.147.066.477)	(3.241.116.008)
Thuế TNDN đối với thu nhập ưu đãi (thuế suất 10%)	9.021.023.893	5.465.273.878
Thuế TNDN đối với thu nhập không được hưởng ưu đãi (thuế suất 20%)	2.120.404.966	1.919.800.150
<b>Thuế TNDN phải nộp</b>	<b>11.141.428.859</b>	<b>7.385.074.028</b>
Thuế TNDN phải nộp đầu năm	1.235.074.027	2.134.173.368
Thuế TNDN đã nộp trong năm	(9.235.074.029)	(8.284.173.369)
<b>Thuế TNDN phải nộp cuối năm</b>	<b>3.141.428.857</b>	<b>1.235.074.027</b>

## 27. Lãi cơ bản trên cổ phiếu

Việc tính toán lãi cơ bản trên cổ phiếu có thể phân phối cho các cổ đông sở hữu cổ phần phổ thông của Công ty được thực hiện dựa trên các số liệu sau:

	Năm 2025	Năm 2024
	VND	VND
Lợi nhuận thuần sau thuế thu nhập doanh nghiệp	47.918.395.232	33.974.610.349
Lợi nhuận phân bổ cho cổ phiếu phổ thông	47.918.395.232	33.974.610.349
Cổ phiếu phổ thông đang lưu hành bình quân trong năm	66.497.697	66.497.697
<b>Lãi cơ bản trên cổ phiếu</b>	<b>721</b>	<b>511</b>

Công ty chưa có dự định trích Quỹ khen thưởng, phúc lợi và Quỹ khen thưởng Ban điều hành dựa trên Lợi nhuận sau thuế tại các thời điểm lập Báo cáo tài chính.

Tại ngày 31/12/2025, Công ty không có các cổ phiếu có tiềm năng suy giảm lãi trên cổ phiếu.

## 28. Chi phí theo yếu tố

	Năm 2025	Năm 2024
	VND	VND
Chi phí nguyên liệu, vật liệu	164.291.956.069	153.521.198.816
Chi phí nhân công	81.439.666.533	79.349.888.907
Chi phí khấu hao tài sản cố định	44.304.775.449	44.024.205.096
Chi phí dịch vụ mua ngoài	26.052.141.887	25.646.295.657
Chi phí khác bằng tiền	57.534.926.837	51.019.933.589
	<b>373.623.466.775</b>	<b>353.561.522.065</b>

## 29. Công cụ tài chính

### Quản lý rủi ro tài chính

Rủi ro tài chính của Công ty bao gồm rủi ro thị trường, rủi ro tín dụng và rủi ro thanh khoản. Công ty đã xây dựng hệ thống kiểm soát nhằm đảm bảo sự cân bằng ở mức hợp lý giữa chi phí rủi ro phát sinh và chi phí quản lý rủi ro. Ban Tổng Giám đốc Công ty có trách nhiệm theo dõi quy trình quản lý rủi ro để đảm bảo sự cân bằng hợp lý giữa rủi ro và kiểm soát rủi ro.

### Rủi ro thị trường

Hoạt động kinh doanh của Công ty sẽ chủ yếu chịu rủi ro khi có sự thay đổi về tỷ giá hối đoái và lãi suất.

Rủi ro về tỷ giá hối đoái:

Công ty chịu rủi ro về tỷ giá do giá trị hợp lý của các luồng tiền trong tương lai của một công cụ tài chính sẽ biến động theo những thay đổi của tỷ giá ngoại tệ khi các khoản vay, doanh thu và chi phí của Công ty được thực hiện bằng đơn vị tiền tệ khác với đồng Việt Nam.

Rủi ro về lãi suất:

Công ty chịu rủi ro về lãi suất do giá trị hợp lý của các luồng tiền trong tương lai của một công cụ tài chính sẽ biến động theo những thay đổi của lãi suất thị trường khi Công ty có phát sinh các khoản tiền gửi có hoặc không có kỳ hạn, các khoản vay và nợ chịu lãi suất thả nổi. Công ty quản lý rủi ro lãi suất bằng cách phân tích tình hình cạnh tranh trên thị trường để có được các lãi suất có lợi cho mục đích của Công ty.

### Rủi ro tín dụng

Rủi ro tín dụng là rủi ro mà một bên tham gia trong một công cụ tài chính hoặc hợp đồng không có khả năng thực hiện được nghĩa vụ của mình dẫn đến tổn thất về tài chính cho Công ty. Công ty có các rủi ro tín dụng từ hoạt động sản xuất kinh doanh (chủ yếu đối với các khoản phải thu khách hàng) và hoạt động tài chính (bao gồm tiền gửi ngân hàng, cho vay và các công cụ tài chính khác).

	Dưới 1 năm VND	Từ 1 - 5 năm VND	Tổng VND
<b>31/12/2025</b>			
Tiền và các khoản	7.335.765.176	-	7.335.765.176
Phải thu khách hàng và	81.323.532.470	905.000.000	82.228.532.470
Các khoản cho vay	180.000.000.000	-	180.000.000.000
	<b>268.659.297.646</b>	<b>905.000.000</b>	<b>269.564.297.646</b>
<b>01/01/2025</b>			
Tiền và các khoản	165.767.329.070	-	165.767.329.070
Phải thu khách hàng và	67.325.983.366	805.000.000	68.130.983.366
Các khoản cho vay	10.000.000.000	-	10.000.000.000
	<b>243.093.312.436</b>	<b>805.000.000</b>	<b>243.898.312.436</b>

#### Rủi ro thanh khoản

Rủi ro thanh khoản là rủi ro Công ty gặp khó khăn khi thực hiện các nghĩa vụ tài chính do thiếu vốn. Rủi ro thanh khoản của Công ty chủ yếu phát sinh từ việc các tài sản tài chính và nợ phải trả tài chính có các thời điểm đáo hạn khác nhau.

Thời hạn thanh toán của các khoản nợ phải trả tài chính dựa trên các khoản thanh toán dự kiến theo hợp đồng (trên cơ sở dòng tiền của các khoản gốc) như sau:

	Dưới 1 năm VND	Từ 1 - 5 năm VND	Tổng VND
<b>31/12/2025</b>			
Phải trả người bán, phải trả khác	2.002.766.075	60.000.000	2.062.766.075
	<b>2.002.766.075</b>	<b>60.000.000</b>	<b>2.062.766.075</b>
<b>01/01/2025</b>			
Phải trả người bán, phải trả khác	2.348.353.809	60.000.000	2.408.353.809
	<b>2.348.353.809</b>	<b>60.000.000</b>	<b>2.408.353.809</b>

Công ty cho rằng mức độ tập trung rủi ro đối với việc trả nợ là thấp. Công ty có khả năng thanh toán các khoản nợ đến hạn từ dòng tiền từ hoạt động kinh doanh và tiền thu từ các tài sản tài chính đáo hạn.

#### 30. Những sự kiện phát sinh sau ngày kết thúc năm tài chính

Không có sự kiện trọng yếu nào xảy ra sau ngày kết thúc năm tài chính đòi hỏi phải được điều chỉnh hay công bố trên Báo cáo tài chính này.

#### 31. Nghiệp vụ và số dư với các bên liên quan

Danh sách mối quan hệ giữa các bên liên quan và Công ty như sau:

Bên liên quan	Mối quan hệ
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd	Cổ đồng
Ông Phan Hồng Phúc	Chủ tịch Hội đồng Quản trị
Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	Phó Chủ tịch Hội đồng Quản trị
Ông Puan Kwong Siing	Thành viên Hội đồng Quản trị/Tổng Giám đốc
Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	Thành viên Hội đồng Quản trị/Phó Tổng Giám đốc
Ông Bùi Tiến Đức	Thành viên Hội đồng Quản trị/Chủ tịch Ủy ban kiểm toán
Bà Nguyễn Bích Nghĩa	Thành viên Hội đồng Quản trị/Thành viên Ủy ban kiểm toán
Bà Hà Nguyệt Nhi	Thành viên Hội đồng Quản trị
Bà Lương Nguyễn Mỹ Chi	Thư ký Hội đồng Quản trị
Bà Bùi Thị Hồng Đào	Kế toán trưởng

Ngoài các thông tin với các bên liên quan đã trình bày tại các thuyết minh trên, Công ty còn có các giao dịch phát sinh trong năm với các bên liên quan như sau:

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
<b>Ứng trước tiền cho nhà cung cấp</b>	<b>37.522.535.100</b>	<b>81.289.964.418</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd	37.522.535.100	81.289.964.418
<b>Hoán cải tàu và mua vật tư sửa chữa tàu</b>	<b>39.118.824.752</b>	<b>82.903.576.766</b>
Kaibuok Shipyard (M) Sdn.Bhd	39.118.824.752	82.903.576.766
<b>Mua dịch vụ</b>	<b>144.000.000</b>	<b>138.000.000</b>
Bà Hà Nguyệt Nhi (Cho thuê văn phòng)	144.000.000	138.000.000

Thu nhập của Hội đồng Quản trị, Ban Tổng Giám đốc, Ủy ban Kiểm toán và Kế toán trưởng trong năm như sau:

	Năm 2025 VND	Năm 2024 VND
<b>Hội đồng quản trị</b>	<b>2.324.736.000</b>	<b>2.270.540.000</b>
Ông Phan Hồng Phúc	480.000.000	480.000.000
Bà Hà Nguyệt Nhi	459.197.000	446.370.000
Bà Nguyễn Thị Ngọc Nhung	1.130.317.000	1.098.060.000
Bà Lương Nguyễn Mỹ Chi	255.222.000	246.110.000
<b>Ban Tổng Giám đốc</b>	<b>5.085.244.000</b>	<b>5.063.400.000</b>
Ông Puan Kwong Siing	2.811.622.000	2.790.500.000
Bà Nguyễn Thị Kim Hồng	2.273.622.000	2.272.900.000
<b>Ủy ban kiểm toán và kế toán trưởng</b>	<b>1.665.672.000</b>	<b>1.620.500.000</b>
Ông Bùi Tiến Đức	300.000.000	300.000.000
Bà Nguyễn Bích Nghĩa	240.000.000	240.000.000
Bà Bùi Thị Hồng Đào	1.125.672.000	1.080.500.000
	<b>9.075.652.000</b>	<b>8.954.440.000</b>

Ngoài giao dịch với bên liên quan nêu trên, các bên liên quan khác không phát sinh giao dịch trong năm và không có số dư tại ngày kết thúc năm tài chính với Công ty.

### 32. Số liệu so sánh

Số liệu so sánh là số liệu trên Báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2024 đã được Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC kiểm toán.

### 33. Phê duyệt Báo cáo tài chính

Báo cáo tài chính này đã được Ban Tổng Giám đốc Công ty phê duyệt và chấp thuận phát hành vào ngày 25 tháng 03 năm 2026.

(Đã ký)

Nguyễn Thị Kim Hồng  
Phó Tổng Giám đốc

(Đã ký)

Bùi Thị Hồng Đào  
Kế toán trưởng

(Đã ký)

Lâm Thị Ngọc Thương  
Người lập biểu

An Giang, ngày 25 tháng 03 năm 2026



## BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN 2025

An Giang, ngày 14 tháng 04 năm 2026

XÁC NHẬN CỦA NGƯỜI ĐẠI DIỆN THEO PHÁP LUẬT CỦA CÔNG TY

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ



PHAN HỒNG PHÚC

*Hải trình vươn xa  
Kết nối biển đảo*